

西条市地域公共交通計画

令和 7 年 6 月



西条市
Saijo City Website

西条市地域公共交通計画 目次

1. はじめに	
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 上位・関連計画	2
1-3-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正	2
1-3-2 第2次交通政策基本計画	2
1-3-3 愛媛県地域公共交通計画	3
1-3-4 西条市の計画	4
1-4 計画の区域	6
1-5 計画の期間	6
2. 地域の概況	
2-1 西条市の位置と地勢	7
2-1-1 位置・地勢	7
2-1-2 人口	7
2-2 人口と高齢化率	8
2-2-1 人口と高齢化率の推移	8
2-2-2 運転免許保有人口	9
3. 地域をとりまく環境の変化・地域特性に関する課題	
3-1 公共交通を取り巻く課題と目指す方向性	10
3-1-1 公共交通を取巻く課題	11
4. 公共交通の状況	
4-1 鉄道	21
4-1-1 路線	21
4-1-2 駅別1日平均乗車人数	21
4-1-3 区間別平均通過人員	22
4-1-4 高校生のJR通学	22
4-2 バス路線	23
4-2-1 一般乗合バス路線	23
4-2-2 利用状況	25
4-2-3 収支状況	27
4-3 デマンド型乗合タクシー（よりそいタクシー）	28
4-3-1 西条地域	28
4-3-2 加茂地区	29
4-3-3 東予地域	31
4-3-4 黒谷地区	32

4-3-5 丹原地域.....	33
4-3-6 小松地域.....	36
4-4 その他の公共交通.....	36
4-4-1 一般タクシー	37
4-4-2 オレンジフェリー.....	38
4-5 交通空白地域の状況.....	39
5. 移動に関する各種助成制度.....	
5-1 本市等が実施している助成制度.....	40
5-1-1 山間部交通不便地域移動助成事業.....	40
5-1-2 高齢者タクシー利用助成事業	40
5-1-3 外出支援サービス	41
5-1-4 重度障がい者（児）タクシー利用助成.....	41
5-1-5 重度身体障がい者移動支援.....	41
5-1-6 通学補助	42
5-2 バス事業者が実施している割引制度	42
5-2-1 エコとくキッズデー	42
5-2-2 免許返納者割引制度.....	42
6. 西条市の公共交通の方向性.....	
6-1 前計画の進捗状況.....	43
6-1-1 事業内容・実施スケジュール・進捗状況.....	43
6-1-2 数値目標の達成状況	45
6-2 公共交通を取り巻く環境の変化.....	47
6-2-1 日常的な移動	47
6-2-2 交通事業者	47
6-2-3 政策・制度.....	47
6-3 現状の問題点と課題	48
6-3-1 利用者の視点	48
6-3-2 交通事業者の視点.....	49
6-3-3 自治体の視点.....	49
7. 将来像、基本方針、目標と具体的な事業.....	
7-1 将来像と基本方針.....	50
7-1-1 将来像.....	50
7-1-2 基本方針・目標・事業	50
7-1-3 地域公共交通確保維持改善事業	51
7-2 施策の体系と具体的な事業.....	54
7-2-1 施策の体系	54
基本方針1：まちづくりと連携した公共交通体系の構築.....	55

基本方針2：持続可能な公共交通.....	55
基本方針3：暮らしを支える公共交通.....	56

8. 実施スケジュールと計画の評価・検証

8-1 実施スケジュール.....	57
8-2 計画の目標と評価指標.....	58
8-3 計画の推進体制と事業進捗状況の評価検証.....	59
8-3-1 計画の推進体制.....	59
8-3-2 事業の評価と見直しのサイクル.....	59

1. はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

本市は愛媛県東部に位置し、石鎚山系、瀬戸内海、中山川・加茂川などからなる変化に富んだ自然と豊かな土壌と良質な水資源により、古くから農業、水産業、工業による経済活動が盛んな地域である。市内公共交通機関としてJR予讃線の7駅とバス事業者2社が運行する路線バスにより、公共交通ネットワークが形成されているが、自家用車の普及、人口減少と少子高齢化などにより、バス路線の減便、廃止が続いている。

本市では、住民のニーズ等に合わせた市内交通の再編による利便性向上と、交通空白地域の解消を目的としたデマンド型乗合タクシーの導入、バス路線の再編に取り組んでいるところである。

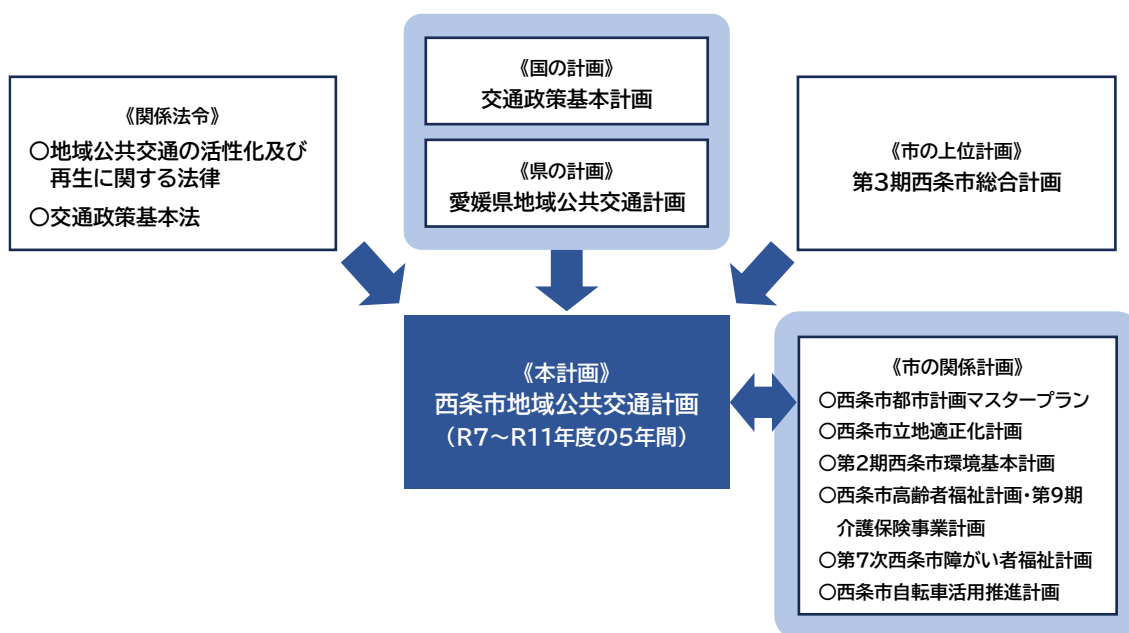
こうした状況の下、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「地域交通法」という。）」に基づき、本市の公共交通の在り方等を定めた「西条市地域公共交通計画（以下、「前計画」という。）」（計画期間：令和2年度～令和7年9月末、改定：令和4年度）を策定し、事業を推進してきたが、令和7年9月で計画期間満了を迎えるにあたり、将来にわたって持続可能な公共交通サービスを再構築する必要がある。

前計画に基づく取組の見直しを図るとともに、本市を取り巻く現状及び公共交通の利用の実態、市民の生活行動パターン・ニーズを適切に把握し、地域公共交通サービスの在り方を検討し、本市が目指す地域公共交通サービスの在り方を踏まえ、将来にわたり市民・来訪者の移動や生活を支える“持続可能な公共交通ネットワークの構築”に向けて、「西条市地域公共交通計画（マスタープラン）」を策定するものである。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、地域交通法第5条に基づく「地域公共交通計画」として策定するものであり、上位計画である「西条市総合計画」の主要課題に対して、他の分野政策・計画との連携・連動を図りながら、地域公共交通網の形成及び確保に資するマスタープランとするための計画である。

図1 本計画の位置づけ



1-3 上位・関連計画

1-3-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

(1)背景

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要

(2)法律の概要

①地域の関係者の連携と協働の促進

- 法律の目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」を追加
- 国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加するとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項に「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を追加

②ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

- 地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」制度を創設し、協議会において「再構築方針」を作成
- 再構築方針等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充

③バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充

- 地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準、費用負担等を定めた協定を締結して行うことができるよう「地域公共交通利便増進事業」を拡充
- AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス等の導入を通じ、交通分野におけるDX・GXを推進するため「道路運送高度化事業」を拡充

④鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

- 鉄道・タクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済）

1-3-2 第2次交通政策基本計画

■計画期間:令和3(2021)年～令和7(2025)年の5年間

- 交通政策基本法の規定に従い、基本的な方針、施策の目標、政府が総合的かつ計画的に行うべき施策等について定めている。

- 具体的には、基本的方針として、

- A 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保
- B 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化
- C 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

の3つの方針を示すとともに、それぞれについて、目標を設定した上で、具体的な施策を提示している。また、計画のフォローアップに際して取組の進捗を確認するための数値指標を定めるとともに、AからCの3つの方針に沿った施策を進めるに当たって留意すべき事項などを示している。

1-3-3 愛媛県地域公共交通計画

(1)愛媛県地域公共交通計画に示されている実施事業（※西条市関連分）

事業名	地域間交通・地域内交通が担う役割の設定		
概要	<ul style="list-style-type: none"> ○県都市計画区域マスタープラン、市町の都市計画マスタープラン、立地適正化計画における「まちづくりに関する将来像」での「軸」や「拠点」との整合をとった公共交通の担う役割を設定する。 ○役割としては、拠点都市間を連絡し、地域を跨ぐ交通軸を形成する「地域間交通」と、拠点都市と地域拠点、あるいは地域拠点と周囲の集落等との間を連絡する「地域内交通」に役割を明確化し、「地域間交通」と「地域内交通」の連携を図り、公共交通ネットワークを構築する。 ○特に、地域内交通のうち、バス路線については、各路線の役割を「幹線」と「支線」に再整理する。 		
実施主体	県、市町、バス事業者	実施時期	短期
対象路線等	《バス》周桑～山根線、中萩線、今治～新居浜線		
事業名	拠点間の接続強化		
概要	<ul style="list-style-type: none"> ○県都市計画区域マスタープラン、市町の都市計画マスタープラン、立地適正化計画における「まちづくりに関する将来像」での「軸」や「拠点」との整合を図りながら、交通結節点や地域拠点へのバス路線の乗り入れ等を通じて、「コンパクト・プラス・ネットワーク」による移動利便性の向上を図る。既存路線の運行ルートを見直すことで、駅や港、バスセンター、支所等を、複数の交通モード・路線の乗り継ぎが可能な拠点へと機能強化を図る。 ○道の駅、商業施設へのアクセスの向上を図るため、バス停の位置変更や施設への乗り入れ等を併せて検討する。 		
実施主体	市町、バス事業者 等	実施時期	短期～中期
対象交通結節点等	《鉄道》JR 壬生川駅、JR 伊予西条駅 《バス》小松総合支所前 《航路》東予港		
事業名	既存の交通結節点の利便性向上		
概要	<ul style="list-style-type: none"> ○県や市町の玄関口となる交通結節点において、公共交通が持つ課題（運行（運航）本数が少ない、乗り継ぎに時間がかかる）を少しでも緩和させるため、「公共交通を待てる環境づくり」（待合環境、ワーキングスペース、インターネット環境、冷暖房の完備、バリアフリー化等）を、市町や施設管理者と連携し、推進する。 		
実施主体	県、市町、施設管理者	実施時期	短期～長期
対象交通結節点等	《鉄道》JR 壬生川駅、JR 伊予西条駅 《航路》東予港		
事業名	乗り場環境改善による快適性向上		
概要	<ul style="list-style-type: none"> ○市町の地域拠点を含む、乗降者が多い乗り場における乗り場環境の向上を図り、バスの利用促進を図る。県、市町による支援だけでなく、乗り場付近の施設管理者（病院、学校、商業施設等）や地域住民等の多様な関係者との協働による乗り場環境の向上を図る。 		
実施主体	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、施設管理者、地域住民 等	実施時期	短期～長期
対象交通結節点等	《バス》壬生川駅前、小松総合支所前、西条駅前		
事業名	自転車利用者に対する利用促進(サイクルトレイン)		
概要	<ul style="list-style-type: none"> ○本県ならではの魅力ある観光まちづくりの一環として、県民だけでなく、県外や海外から来訪したサイクリストが快適に県内を移動できる受入環境を構築するため、サイクルトレインの利用推進を図る。 		
実施主体	県、市町、鉄道事業者	実施時期	短期～長期
対象路線等	JR 予讃線（伊予西条～松山間）：サイクルトレイン（えひめ・しまなみリンリントレイン）		
事業名	県民に対する公共交通を利用した外出の促進(モビリティ・マネジメント)		
概要	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者や学生をはじめ、広く県民に対して公共交通利用への転換を働きかけるため、モビリティ・マネジメント施策（MM）を推進する。 ○推進にあたり、高齢者に対しては、自動車運転免許返納時に公共交通利用を推進させるアドバイスや高齢者向けの公共交通利用助成の実施（免許返納者MM）、学生／転入者に対しては、入学時／転入時に公共交通利用に関する冊子の提供や学生に対しては、その場での学割定期券の購入推進の実施（新入学生MM／転入者MM）、通勤者に対しては、愛媛県渋滞対策協議会が行うTDM施策等と連携した広報活動等を実施（通勤MM）する。 ○主要駅、バスターミナルを中心に、パーク&ライドが実施可能な拠点整備が進められていることから、該当する市町や公共交通事業者との連携により、パーク&ライドの利用推進を図る。 		
実施主体	県、市町、バス事業者、鉄道事業者 等	実施時期	短期～長期
	《パーク&ライド/バスライド等の拠点》 JR 伊予西条駅、JR 壬生川駅、東予港フェリーターミナル		

1-3-4 西条市の計画

(1)第3期西条市総合計画(西条市デジタル田園都市国家構想総合戦略)(令和7年3月策定)

項目	内容
策定主体	西条市
計画期間	令和7年度(2025 年度)～令和 16 年度(2034 年度)
基本方針	人がつどい、まちが輝く、快適環境実感都市
重点目標	
重点目標	①充実した教育が実感でき、子どもを安心して育てられるまち
	②心身ともに健康で、誰もが自分らしく暮らせるまち
	③地域と連携して防災対策に取り組むまち
	④多様な産業をはぐくみ、「しごと」を生み出す豊かなまち
基本目標	
基本目標	①健やかに生き生きと暮らせる福祉のまちづくり
	②豊かな自然と共生するまちづくり
	③快適な都市基盤のまちづくり
	④災害に強く安全で安心して暮らせるまちづくり
	⑤ふるさとを愛する豊かな心を育む教育・文化のまちづくり
	⑥活力あふれる産業振興のまちづくり
公共交通に関する記述	交通体系の整備

(2)西条市都市計画マスタープラン(平成 21 年3月策定)

項目	内容
策定主体	西条市
計画期間	平成21年(2009 年)～令和 11 年(2029 年)
基本理念	「人がつどい、まちが輝く、快適環境実感都市」 産業文化と地域文化が独自の輝きを放つ“水のステージづくり”
基本目標	(1)水と文化都市にふさわしい秩序ある土地利用の形成 (2)快適で潤いのある都市生活を実現する都市施設の整備 (3)先端技術産業、知識産業及び新規産業等の集積エリアの形成 (4)豊かな水や歴史遺産等、地域資源を活かした都市空間の形成 (5)市民、事業者、行政等、多様な主体の協働によるまちづくり (6)人にやさしいまちづくり (7)地球にやさしいまちづくり
公共交通に関する記述	市民生活における移動手段の確保と利便性の向上を図るため、現行路線の維持に努める。 福祉施策とも連携を図りつつ、市内を循環するコミュニティバス等の運行の可能性についても検討する。
その他関連項目	軌道可変電車(フリーゲージトレイン)の導入及び鉄道の複線化を視野に入れた輸送力の増強や、パーク・アンド・ライド機能の強化等、サービス水準と利便性の向上に努める。

(3)西条市立地適正化計画(平成 29 年2月策定)

項目	内容
策定主体	西条市
計画期間	平成 28 年度(2016 年度)～令和 12 年度(2030 年度)
基本テーマ	拠点における都市機能の強化により、市全体の生活利便性と活力のベースアップを図る。
将来都市像	各拠点で歩いて暮らしながら、周辺からも訪れやすいまち
公共交通に関する記述	<ol style="list-style-type: none"> 1. 居住誘導区域内では、医療・商業・福祉等の施設へのアクセスを考慮し、「歩いて暮らせる」ネットワークを構築する。 2. 都市機能誘導区域へのアクセスを強化するため、路線やダイヤ等の検討を行い、使いやすい路線バスネットワークを構築する。 3. 立地適正化計画区域外の山間部では、居住の利便性の確保を図るため、路線バスの維持と共に、デマンド型乗合タクシー等の代替交通の導入を検討する。

図 2 都市機能誘導区域に指定する区域の方向性

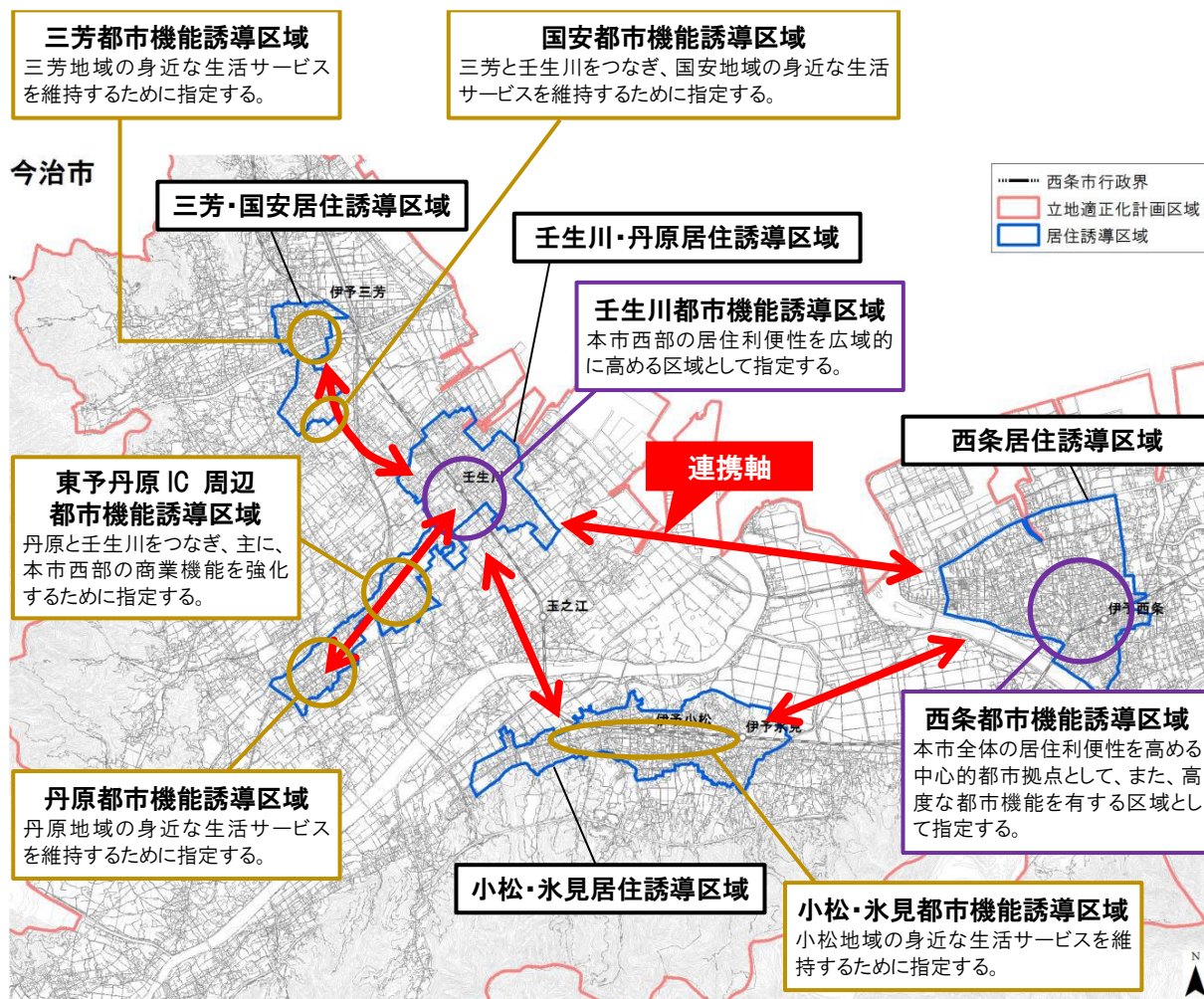
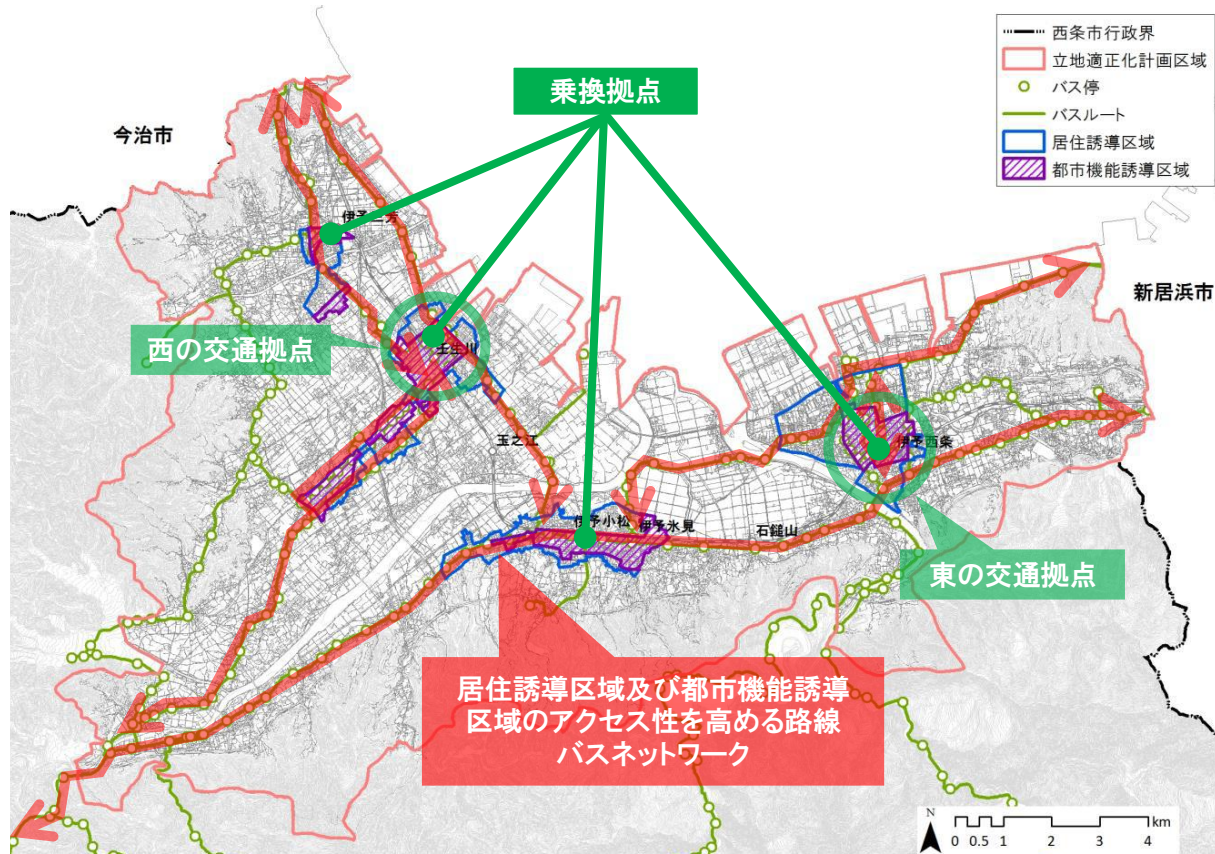


図 3 路線バスネットワーク



資料:西条市立地適正化計画

1-4 計画の区域

○西条市全域

地域区分の設定については、都市計画マスタープランにおいて整理された5地域を基本とし、移動の特性が異なる中心部と郊外部に分類し、地域の特性等を整理する。

1-5 計画の期間

○令和7年10月～令和12年3月末

なお、技術革新、法制度の改正やその他社会情勢の変化など、地域公共交通を取り巻く環境の変化に対応するため、本計画の随時見直し、改定を行うこととする。

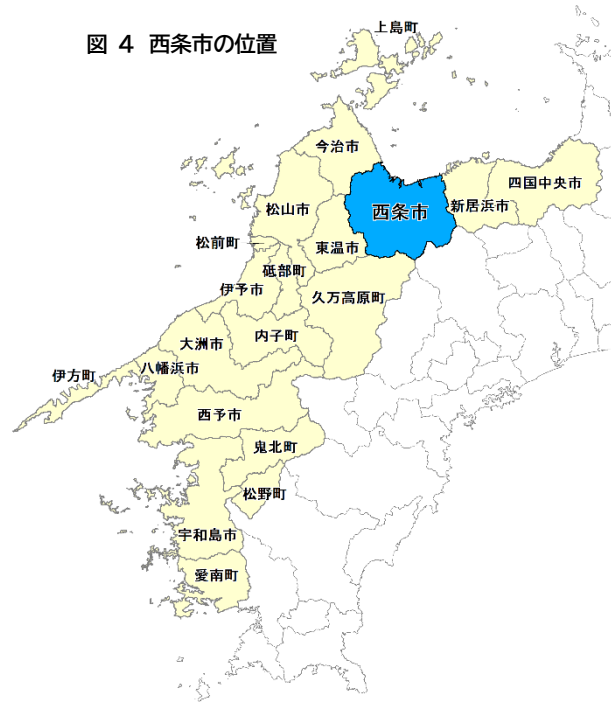
2. 地域の概況

2-1 西条市の位置と地勢

2-1-1 位置・地勢

- 西条市は、愛媛県東部に広がる道前平野に位置しており、北は瀬戸内海の燧灘に面し、南は西日本最高峰の石鎚山（海拔 1,982m）を中心に連なる石鎚山系に囲まれている。
- 面積は 510.04 k㎡であり、県下屈指の規模を誇っている。
- 瀬戸内海地方特有の温暖な気候に恵まれ、市街地では「うちぬき」と呼ばれる地下水が自噴しており、古くから市民に親しまれている。
- 西条市は、昭和 60 年に環境庁（現環境省）から「うちぬき」が「名水百選」に、そして、平成 7 年には国土庁（現国土交通省）から「水の郷」に認定されている。
- 西条市は豊かな自然環境を有し、快適で潤いのある居住空間や憩いの場を創造するうえで、良好な基礎的条件を備えている。

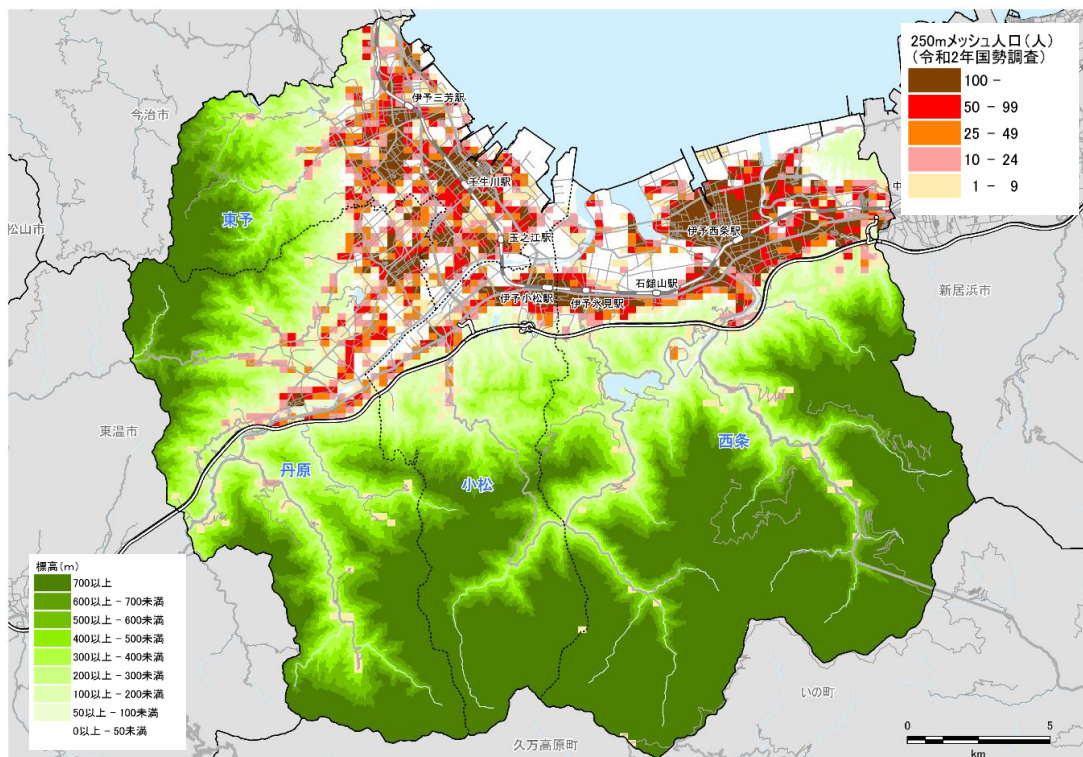
図 4 西条市の位置



2-1-2 人口

- 人口分布と地勢を合わせてみると、平野部に人口が集積しており、南部の山の谷筋に若干の人口集積がみられる。

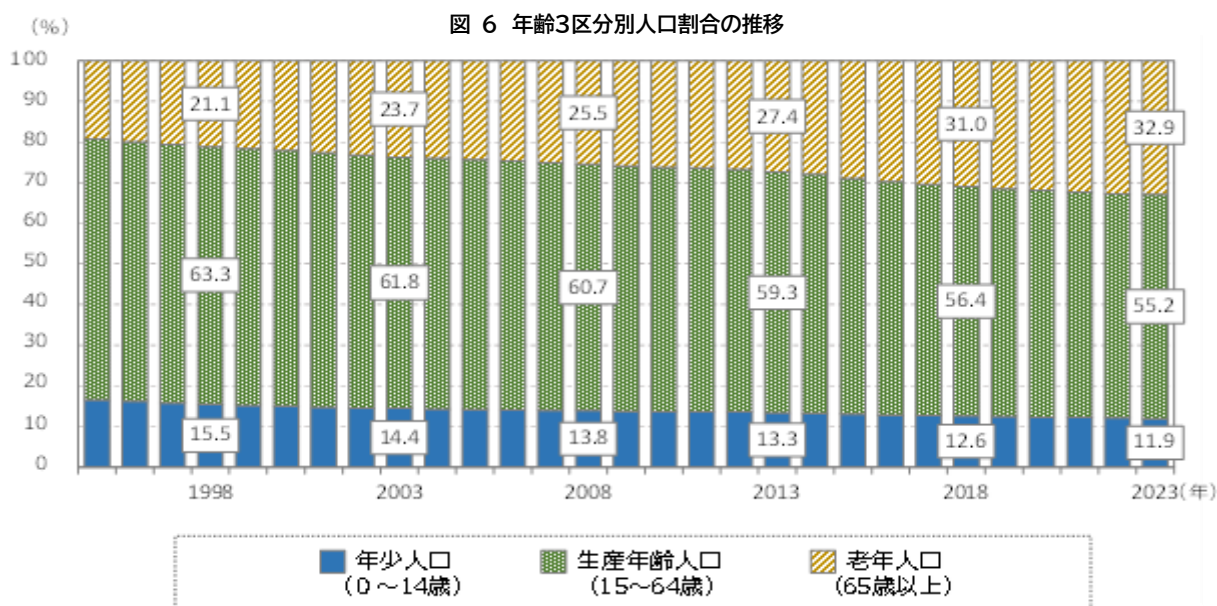
図 5 地勢と人口集積(人口集積は R2 年度国勢調査に基づいて作成した 250m メッシュ人口)



2-2 人口と高齢化率

2-2-1 人口と高齢化率の推移

- 総人口は減少傾向にあり、年少人口（15歳未満）及び生産年齢人口（15歳以上～65歳未満）は減少、老年人口（65歳以上）は増加している。
- 本市の人口は昭和60年をピークに微減傾向で推移しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計では令和27（2045）年に7万8千人程度に減少すると予測されている。
- 高齢化率は右肩上がりで推移しており、令和2年の32.8%が令和27（2045）年には42.8%まで上昇すると予測されている。
- 250mメッシュ単位の高齢化率をみると、山間部の人口集積で高齢化率が高くなっている。



資料：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」
 ※1995年～2013年は各年3月31日時点、2014年～は各年1月1日時点

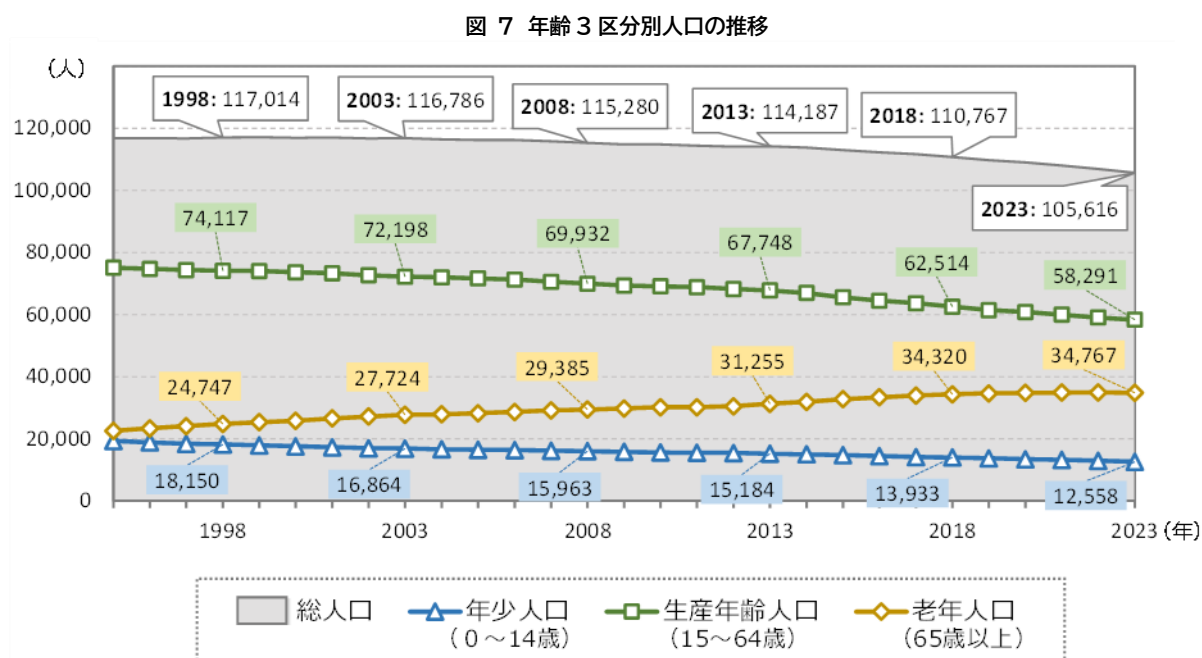


図 8 人口と高齢化率の推移(国勢調査と国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口を基に作成)

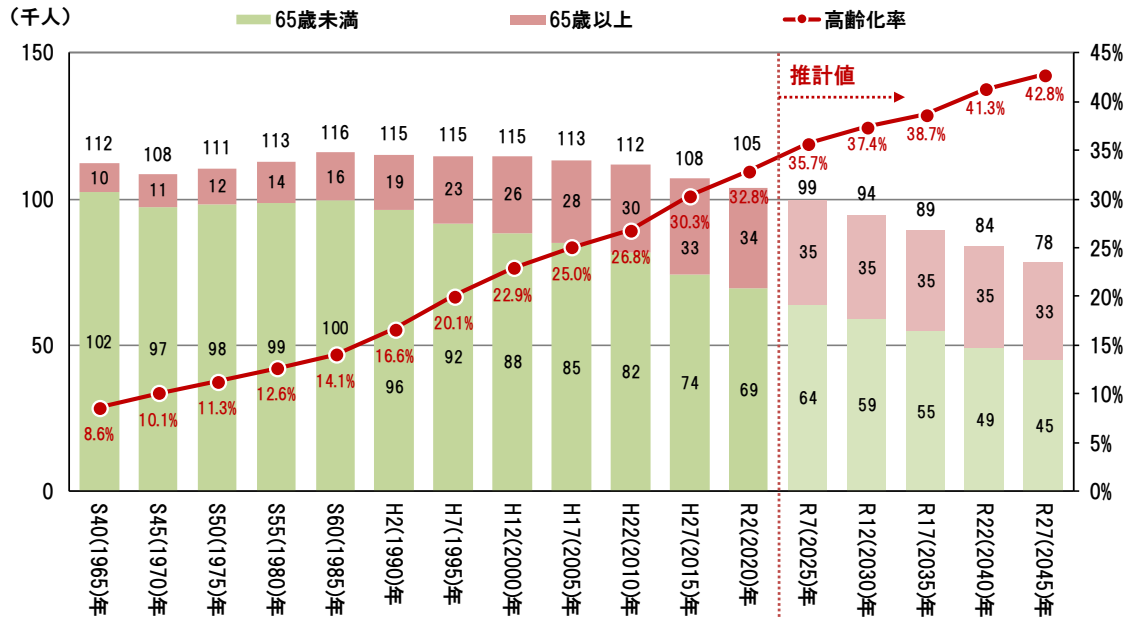
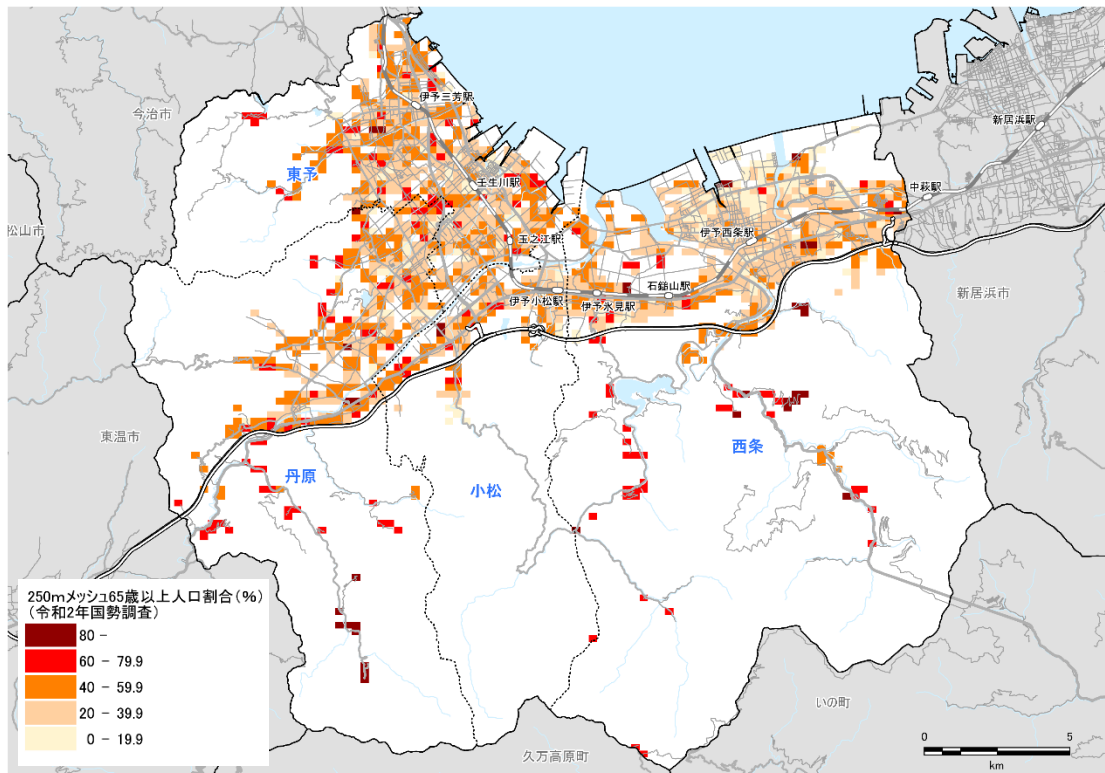


図 9 250m メッシュ人口の高齢化率(R2 年国勢調査を基に作成)



2-2-2 運転免許保有人口

- 本市の免許保有者数は 73,090 人 (令和 6 年 9 月末) で、令和 4 年 (8 月末) と比較して 2 年間で 860 人減少している。
- 免許保有率は男性 75.2%、女性 66.1%、全体で 70.5%となり、令和 4 年 (8 月末) と比較して全体で 0.7 ポイント上昇している。
- 高齢運転免許保有者数は、令和 4 年 (8 月末) と比較して 65 歳以上で 718 人、70 歳以上で 968 人、75 歳以上で 1,713 人増加している。

表 1 運転免許保有率等の比較

単位：人

	免許保有者数			免許保有率			高齢運転免許保有者数		
	男性	女性	計	男性	女性	全体	65歳以上	70歳以上	75歳以上
R4年8月末	38,427	35,523	73,950	74.9%	65.0%	69.8%	22,435	15,725	7,976
R6年9月末	37,870	35,220	73,090	75.2%	66.1%	70.5%	23,153	16,693	9,689
増減	-557	-303	-860	0.3%	1.1%	0.7%	718	968	1,713

※免許保有率は住民基本台帳の総人口に対する数値。

3. 地域をとりまく環境の変化・地域特性に関する課題

3-1 公共交通を取り巻く課題と目指す方向性

○住民ニーズを把握するための基礎資料として、「日常の移動に関するアンケート（市民アンケート）」、「日常の移動に関するアンケート（東予・丹原・小松地域高齢者アンケート）」、「高校生アンケート」の3種類のアンケート調査を実施した。

表 2 日常の移動に関するアンケート(市民アンケート)概要

項目	概要
実施時期	令和5年度
対象者	市内の抽出世帯(2,000世帯)
回収数	571件(28.6%)
内容	普段の通院・買物・通勤・通学での移動について、日常生活の移動での困りごとなど

表 3 日常の移動に関するアンケート(東予・丹原・小松地域高齢者アンケート)概要

項目	概要
実施時期	令和5年度
対象者	老人クラブ(会員)、自治会(世帯)(1,562件)
回収数	728件(46.6%)
内容	お出かけの頻度などについて、日常生活での市内の移動先についてなど

表 4 高校生アンケート概要

項目	概要
実施時期	令和6年度
対象者	市内5校の高校2年生
回答数	404件
内容	登下校の時間や交通手段について、公共交通の利用状況等についてなど

3-1-1 公共交通を取巻く課題

(1) 自家用車での移動を前提とした生活

○市民の日常の移動手段の状況を見ると、通院は69.4%、買物は76.9%が自動車・バイクを自ら運転するとなっており、自家用車を中心とした交通体系となっている。

○年代別の自動車・バイクの利用状況を見ると、65歳～74歳のうち7割以上が自ら運転しており、75歳以上では自ら運転する人は5割程度に低下し、家族等の送迎が3割程度を占めるようになる。

表 5 通院における年代別利用交通手段(R5年度市民アンケート調査)

年齢	N 値	徒歩・自転車	車・バイク(自分で運転)	車・バイク(家族等の送迎)	JR 予讃線	路線バス	デマンド型乗合タクシー	その他	合計
19歳以下	99	8.1%	14.1%	77.8%					100.0%
20歳代	52	11.5%	71.2%	15.4%		1.9%			100.0%
30歳代	80	1.3%	93.8%	5.0%					100.0%
40歳代	130	7.7%	86.2%	6.2%					100.0%
50歳代	161	3.1%	90.1%	5.6%		0.6%	0.6%		100.0%
60～64歳	96	6.3%	84.4%	9.4%					100.0%
65～69歳	88	5.7%	79.5%	13.6%	1.1%				100.0%
70～74歳	127	7.9%	74.0%	15.0%	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%	100.0%
75歳以上	223	9.9%	47.1%	33.6%	0.4%	1.8%	5.8%	1.3%	100.0%
合計	1,056	6.9%	69.4%	20.9%	0.3%	0.7%	1.4%	0.4%	100.0%

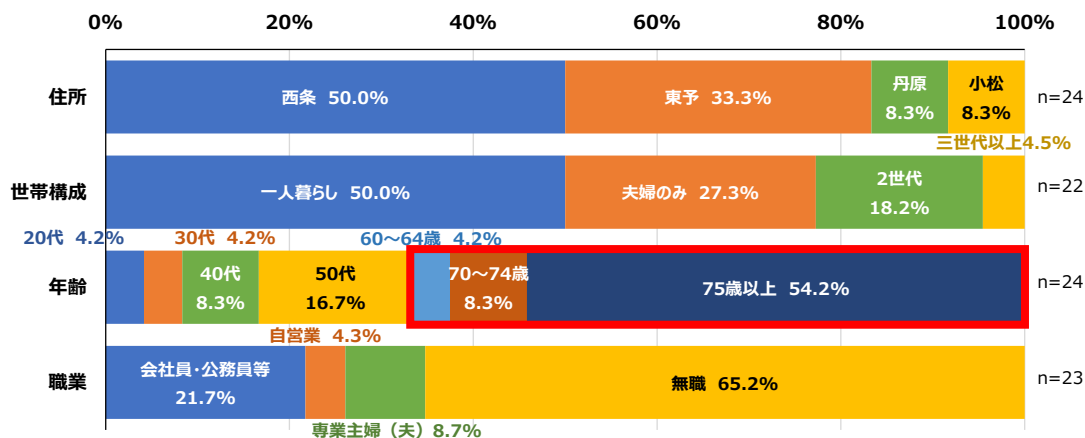
表 6 買物における年代別利用交通手段(R5年度市民アンケート調査)

年齢	N 値	徒歩・自転車	車・バイク(自分で運転)	車・バイク(家族等の送迎)	JR 予讃線	通常のタクシー	その他	合計
19歳以下	62	32.3%	9.7%	56.5%	1.6%			100.0%
20歳代	53	13.2%	77.4%	9.4%				100.0%
30歳代	85	3.5%	95.3%	1.2%				100.0%
40歳代	143	7.0%	90.9%	2.1%				100.0%
50歳代	185	4.9%	91.4%	3.2%		0.5%		100.0%
60～64歳	103	3.9%	89.3%	6.8%				100.0%
65～69歳	93	6.5%	86.0%	7.5%				100.0%
70～74歳	125	8.8%	76.8%	14.4%				100.0%
75歳以上	198	15.2%	55.6%	24.7%		3.0%	1.5%	100.0%
合計	1,047	9.6%	76.9%	12.5%	0.1%	0.7%	0.3%	100.0%

(2) 日常生活の移動における困りごと

○「自身で自由に動ける手段がない」との回答者のうち、半数以上が75歳以上となっており、60歳以上では6割超となっている。

図 10 「自身で自由に動ける手段がない」との回答(R5年度市民アンケート調査)

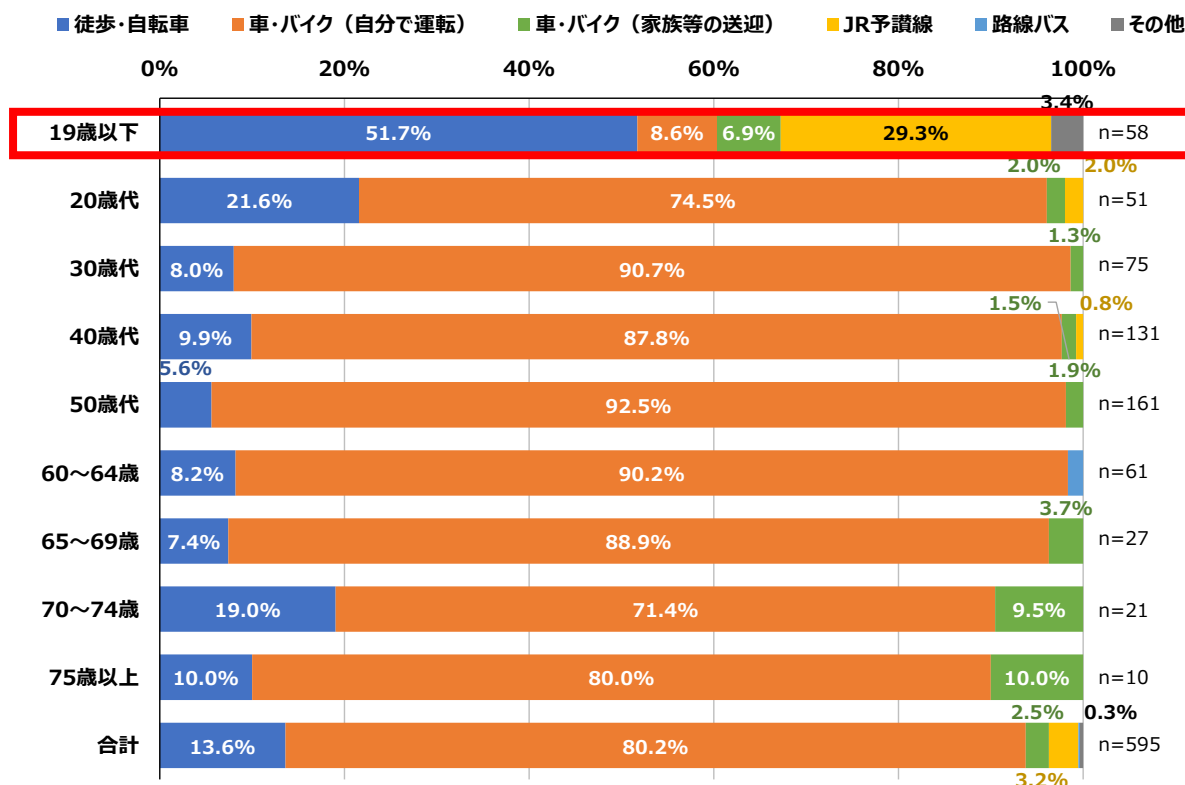


(3) 若い世代における移動手段

① 通勤・通学時の利用交通手段

○市民の19歳以下は、徒歩・自転車による移動が約半数となり、次いでJRでの移動となっている。

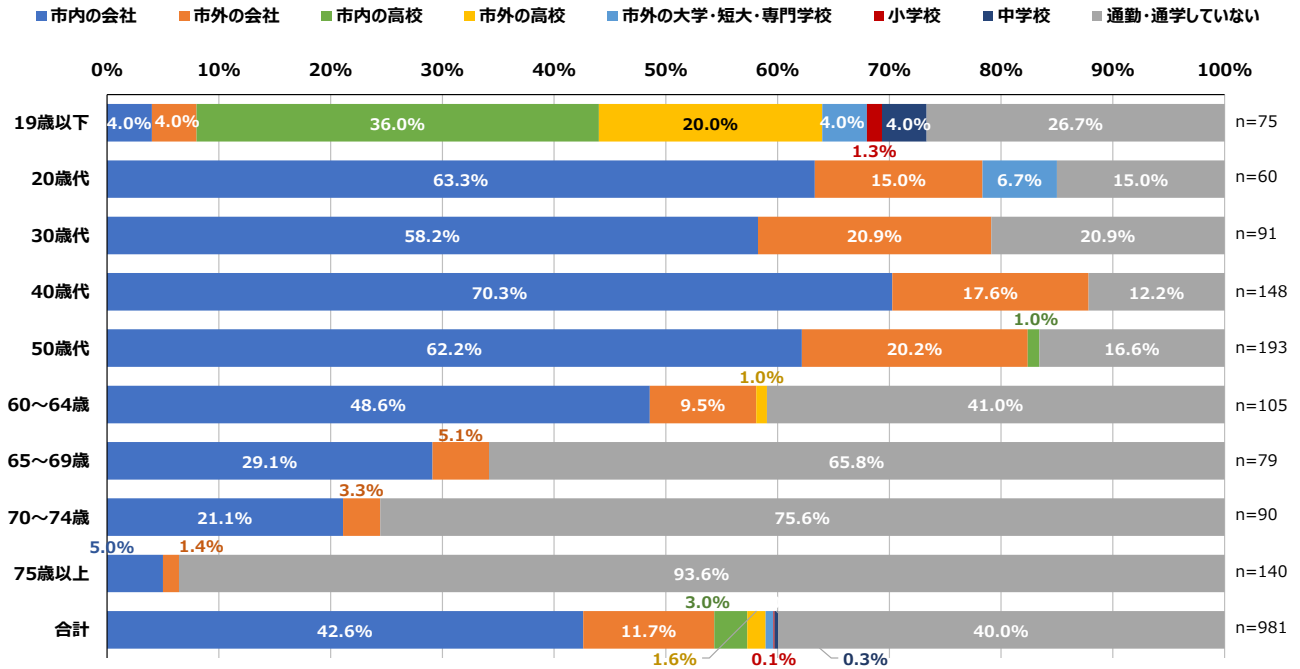
図 11 年代別通勤・通学時の利用交通手段(R5年度市民アンケート調査)



②年代別通勤・通学先

○年齢が上がるにつれて「通勤・通学していない」との回答割合が拡大しており、通勤については「市内の会社」を挙げる割合が最も高く、次いで「市外の会社」等となっている。

図 12 年代別通勤・通学の状況(R5年度市民アンケート調査)



③高校生の通学の交通手段

○市内の高校進学時において「通学の交通手段を考慮した」と回答した生徒が挙げた内容としては、「家から近いかどうか」の割合が最も高い。公共交通で通学していると回答した生徒の割合は全体の24.5%となっているが、そのほとんどがJRであり、バス利用者は0.2%であった。

図 13 進学時に考慮した内容(R6年度高校生アンケート調査)

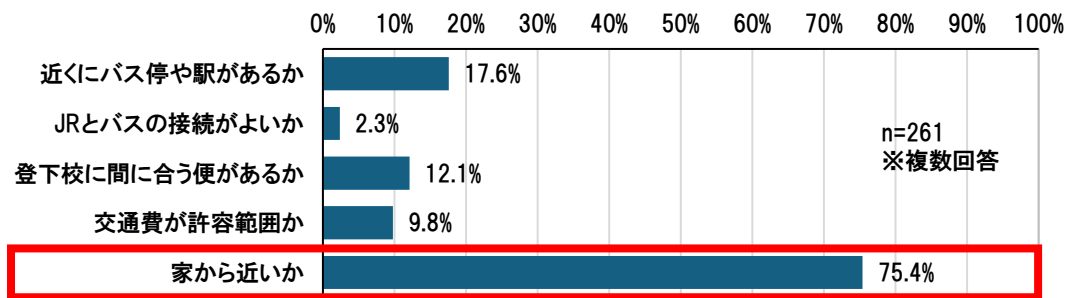
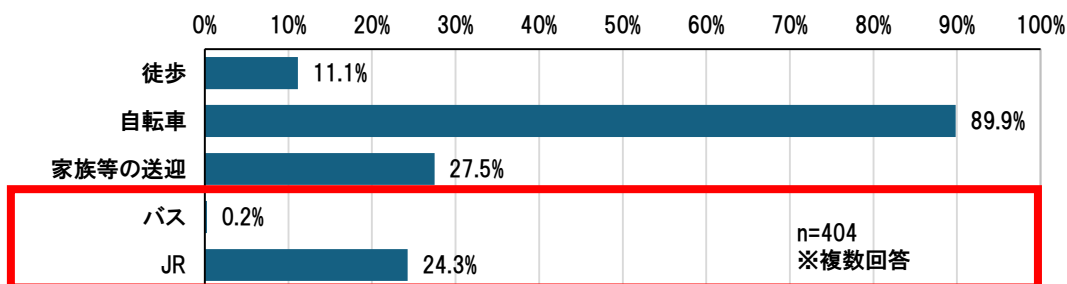


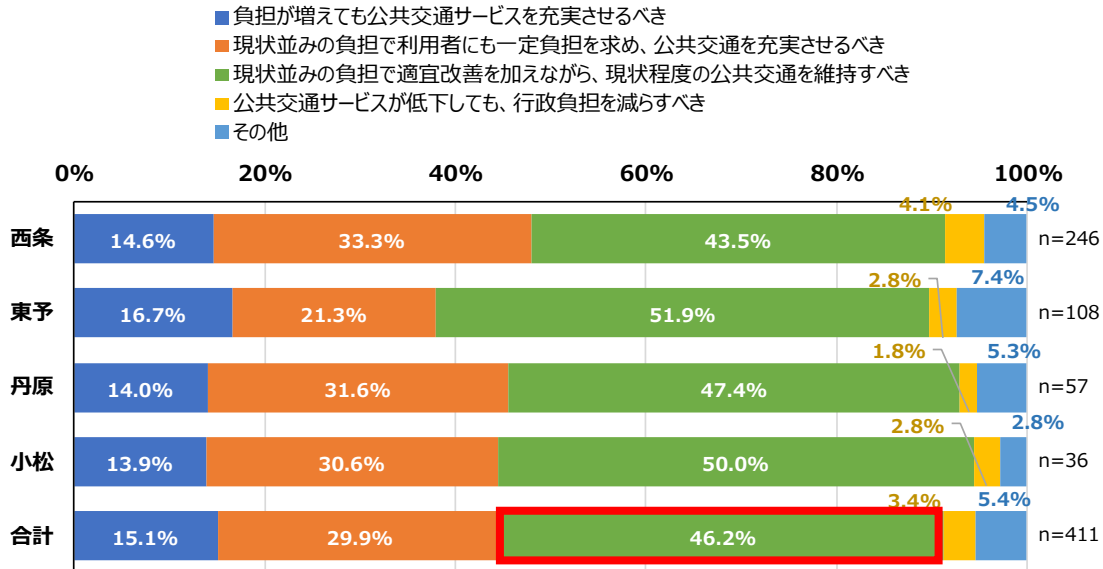
図 14 市内高校への通学の交通手段(R6年度高校生アンケート調査)



(4)財政負担による公共交通サービス維持・充実

○本市が財政負担している公共交通サービスの維持・充実について、市民の46.2%は「現状並みの負担で適宜改善を加えながら、現状程度の公共交通を維持すべき」との意向を示しており、今後は、公共交通の利用需要に応じた利便性の向上と効率化を含めた取り組みが必要である。

図 15 地域別市の財政負担の考え方(R5年度市民アンケート調査)



(5)市民の移動ニーズに応じたネットワークの再構築

- 市民の生活行動として、通勤・通学、買物、通院の移動実態を把握し、需要に応じた公共交通サービスの提携が必要である。
- 施設の立地状況を見ると、主に市街地に買物先や通院施設が集中しており、郊外部と拠点間を結ぶネットワークの維持・充実が一層求められている。

①通勤の行動分析

○令和2年の国勢調査結果によると、通勤では市内の移動が67.2%、市外へは19.2%の移動需要がある。交通手段は「自家用車」の利用割合が83.2%と最も高く、公共交通（鉄道・電車、乗合バス）の利用は1.2%となっている。

表 7 西条市通勤者数と割合(R2年国勢調査)

項目	数値	構成比
総数(常住地による人口)	49,278	100.0%
自市区町村で従業	39,312	79.8%
自宅で従業	6,200	12.6%
自宅外の自市区町村で従業	33,112	67.2%
他市区町村で従業	9,468	19.2%
県内他市町村で従業	9,122	18.5%
他県で従業	257	0.5%
従業市区町村「不詳・外国」	89	0.2%
従業地「不詳」	498	1.0%

図 16 西条市通勤者の移動交通手段の割合(R2年国勢調査)

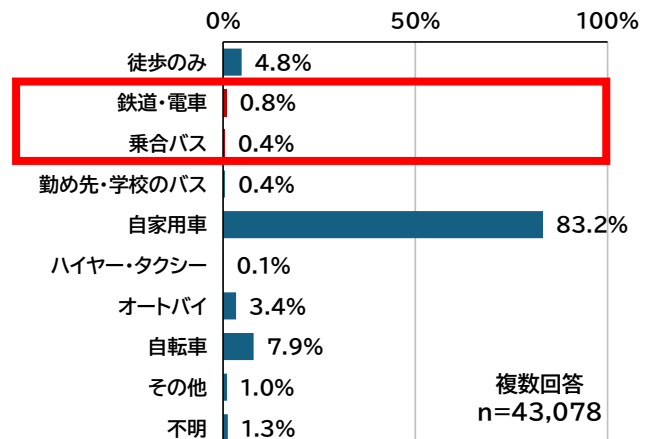


図 17 西条市からの県内への通勤流出数(R2 年国勢調査)

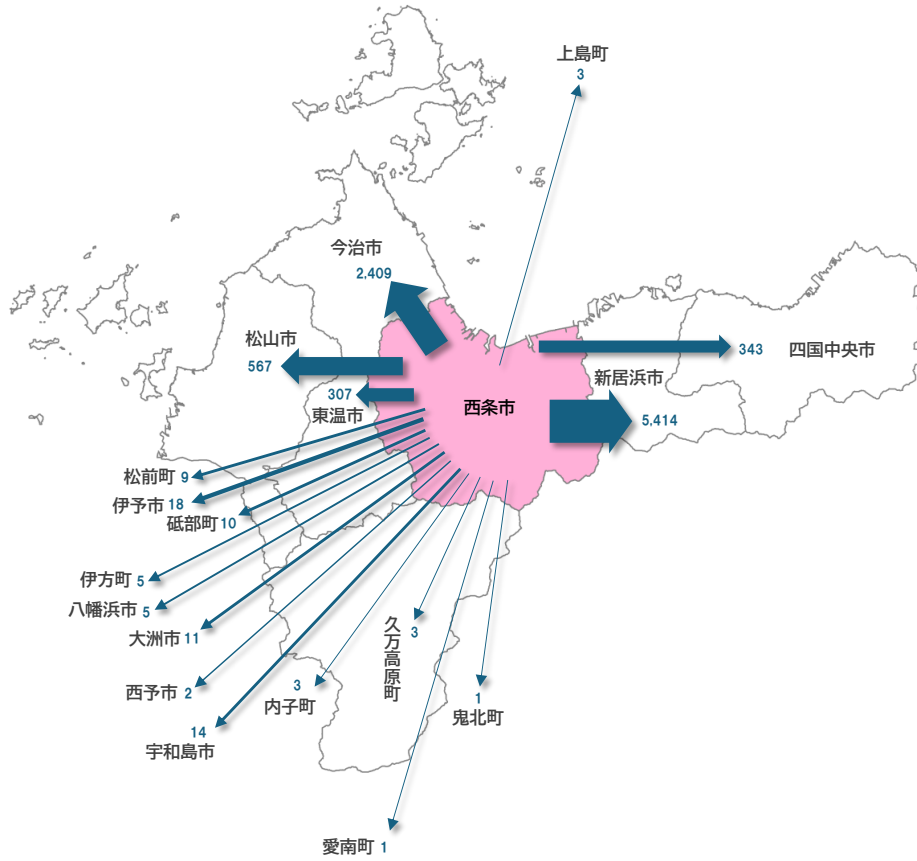
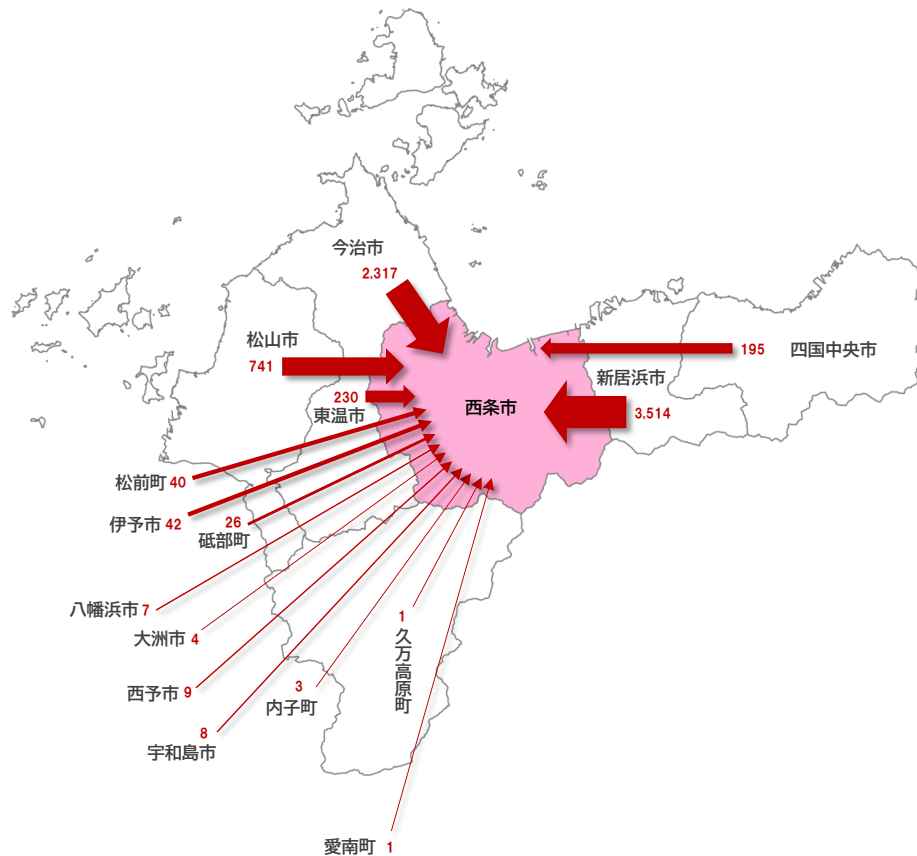


図 18 西条市への県内からの通勤流入数(R2 年国勢調査)



②通学の行動分析

○令和2年の国勢調査結果によると、通学では、市内の移動が61.7%、市外へは36.8%の移動需要がある。交通手段は「自転車」の利用割合が66.2%と最も高く、公共交通（鉄道・電車、乗合バス）の利用は35.2%となっている。

表 8 西条市通学者数と割合(R2年国勢調査)

項目	数値	構成比
総数(常住地による人口)	1,874	100.0%
自市区町村で通学	1,157	61.7%
他市区町村で通学	690	36.8%
県内他市町村で通学	610	32.6%
他県で通学	60	3.2%
通学市区町村「不詳・外国」	20	1.1%
通学地「不詳」	27	1.4%

図 19 西条市通学者の移動交通手段の割合(R2年国勢調査)

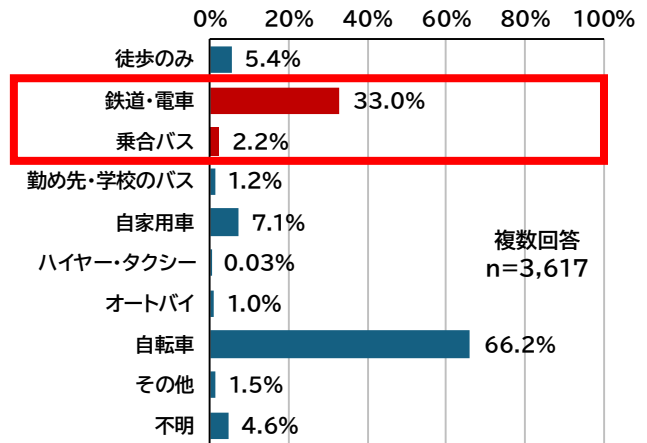
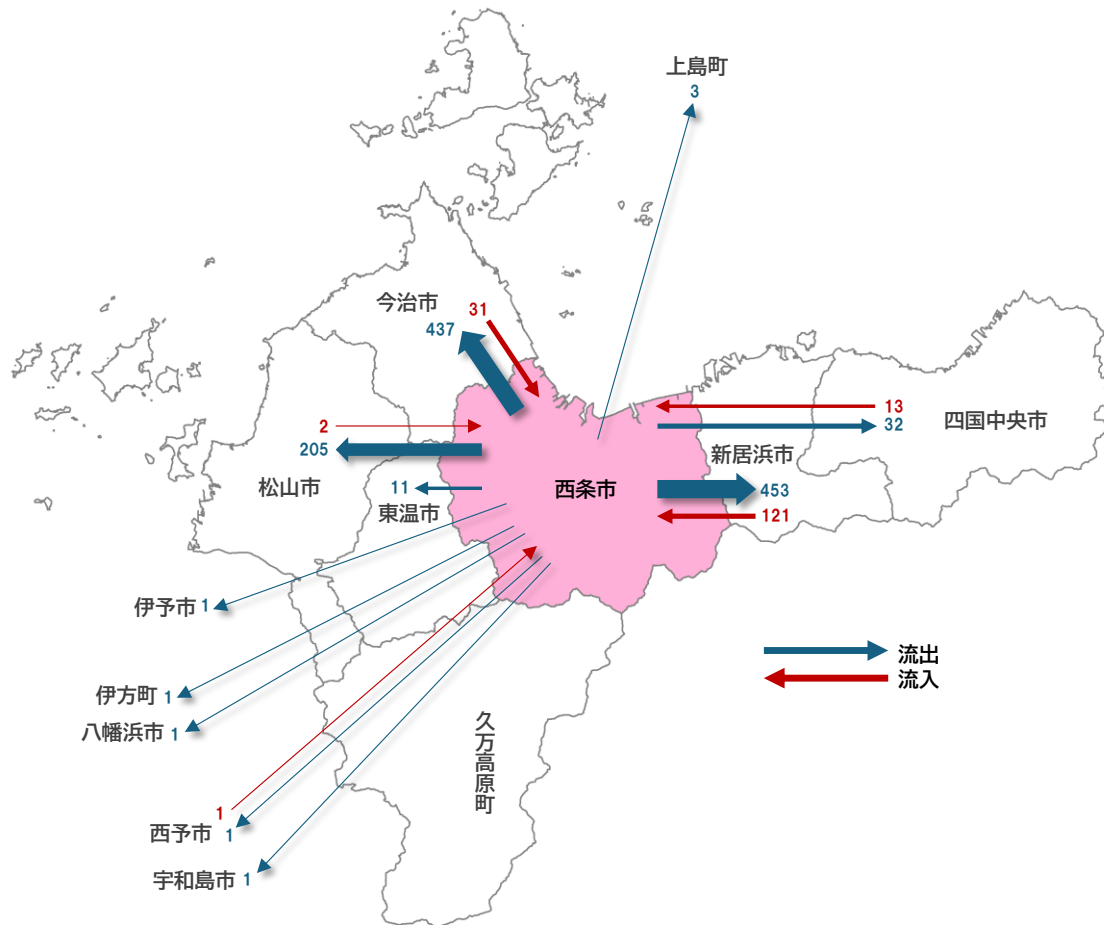


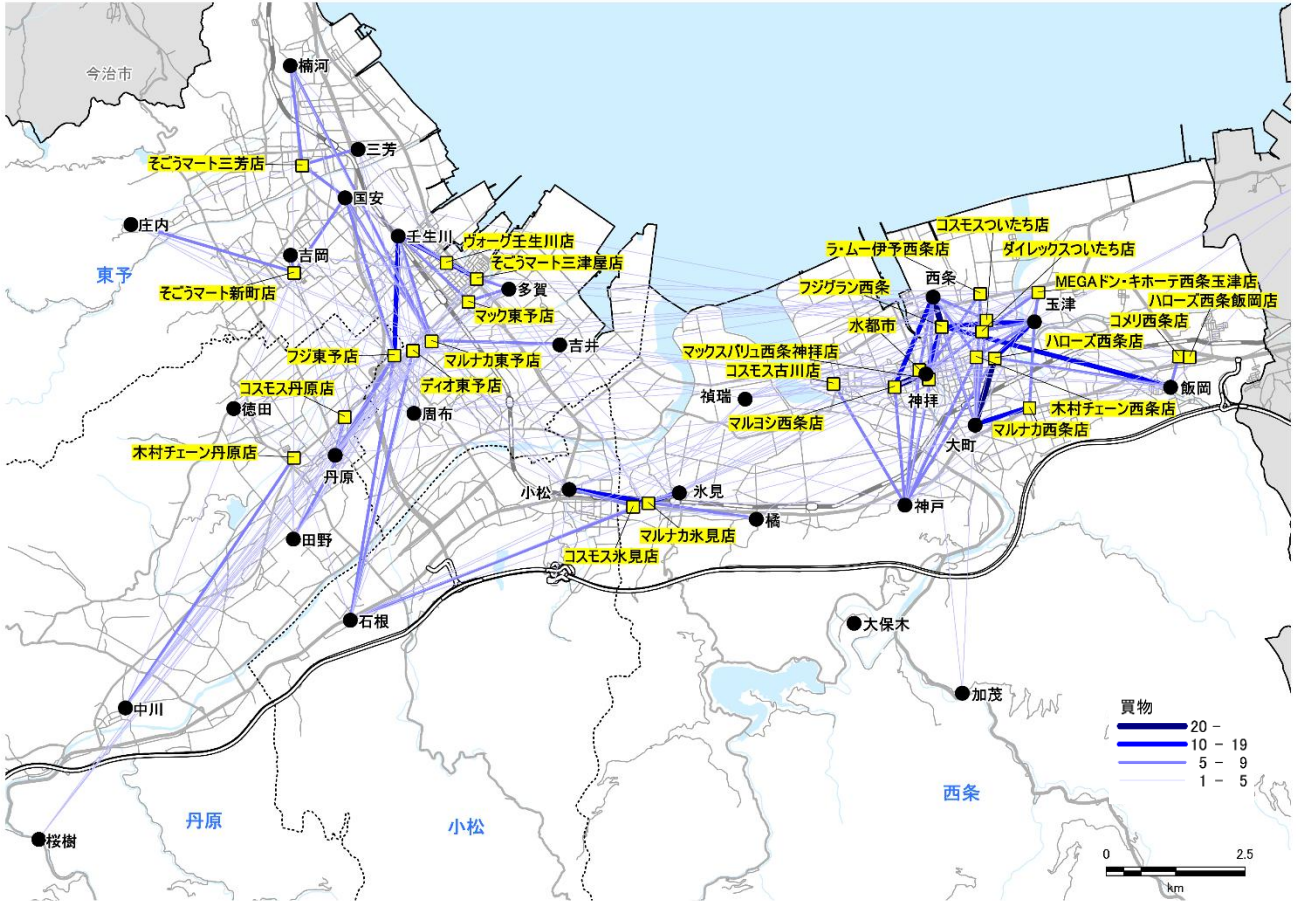
図 20 西条市の通学流動図(R2年国勢調査)



③買物の行動分析

○令和5年度の市民アンケート調査結果によると、市民の9割以上は市内の商業施設で買物しており、主に市街地に立地している商業施設への移動が多くなっている。買物の交通手段は、自家用車・バイクの利用割合が約9割と最も高く、公共交通の利用は0.5%となっている。

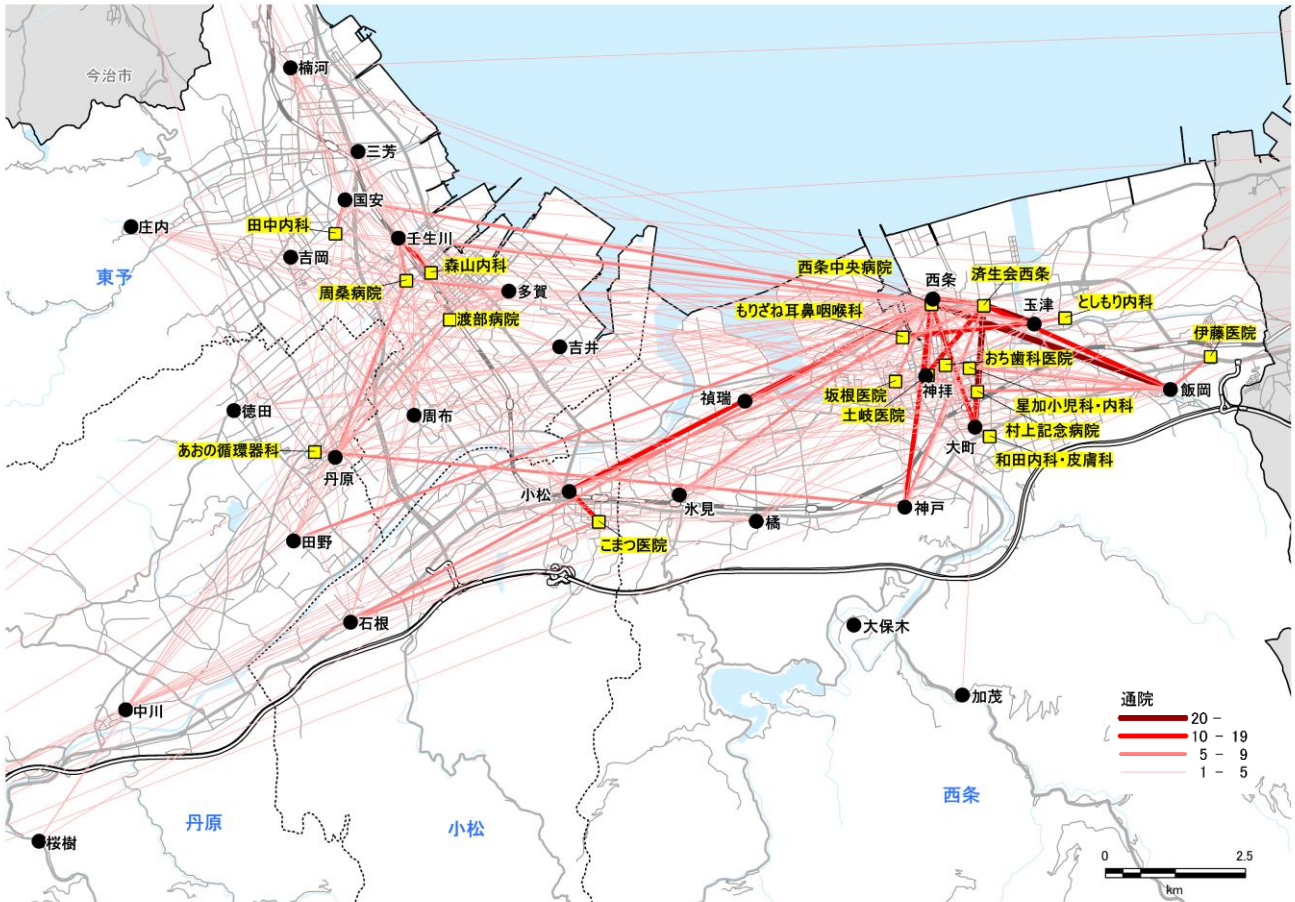
図 21 地区別買物移動先(R5年度市民アンケート調査)



④通院の行動分析

○令和5年度の市民アンケート調査結果によると、市民の9割以上は市内の医療機関に通院しており、主に各地域の中心部に移動している。交通手段は、自家用車・バイクの利用割合が約9割と最も高く、公共交通の利用は2.4%となっている。

図 22 地区別通院移動先(R5年度市民アンケート調査)



(6)交通結節点における乗り継ぎ環境の改善

○本市の移動ニーズとして、買物・通院の移動は、地域内での需要が多いが、通勤・通学を含め地域外、または市外への移動需要があることから、鉄道、バス、デマンド型乗合タクシーの乗り継ぎ利便性の向上、待合環境の整備のほか、乗り継ぎ時間の短縮が必要である。また、高齢者が公共交通を利用する機会が多いことから、利用しやすい環境の整備、乗り継ぎ案内等の情報提供の充実が重要である。

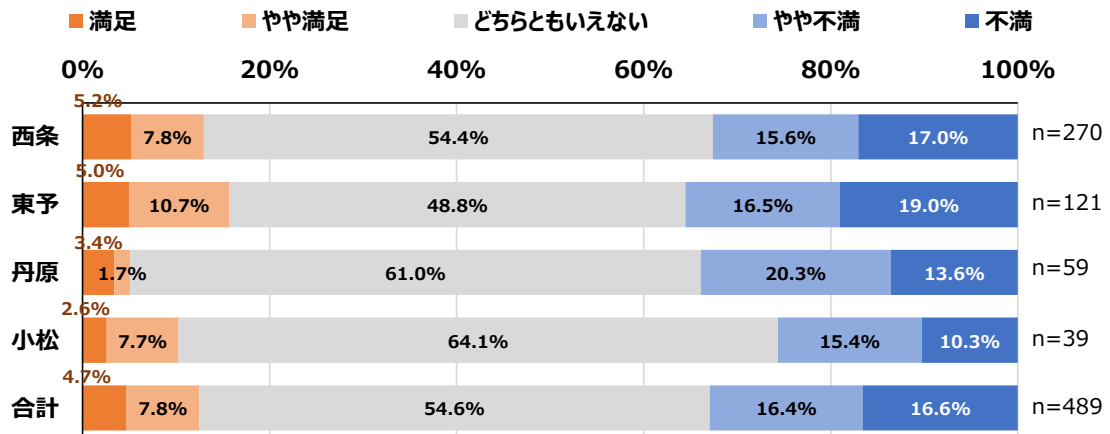
図 23 西条市内交通結節点の位置図



(7)公共交通サービス満足度の向上

○令和5年度の市民アンケート調査結果によると、本市の公共交通サービスに対する満足度は、「満足」4.7%、「やや満足」7.8%の割合と比較し、「不満」16.6%、「やや不満」16.4%の割合が高く、「どちらともいえない」と回答した54.6%の回答者は「利用しない」または「興味・関心がない」ため状況が分からない層と推察される。

図 24 地域別公共交通サービスに対する満足度(R5 年度市民アンケート調査)



(8)観光客の移動

- 東予東部圏域の観光客数はコロナ禍で大幅に減少したが、令和4年から5年にかけて回復傾向にあり、令和5年の数値で四国3県からの入込が最も多く、次いで中国、近畿等の順となっている。
- 県内への観光客の利用交通機関は自家用車が主流で、令和5年の数値では全体の64.2%を占めており、以下、貸切バス16.4%、定期路線交通機関16.3%となっており、本市への移動手段についても同様の傾向と推察される。観光需要の増加を目的とした観光地へのアクセス情報の発信、公共交通の利用促進に取り組んでいくことが重要である。

図 25 主な観光資源の分布

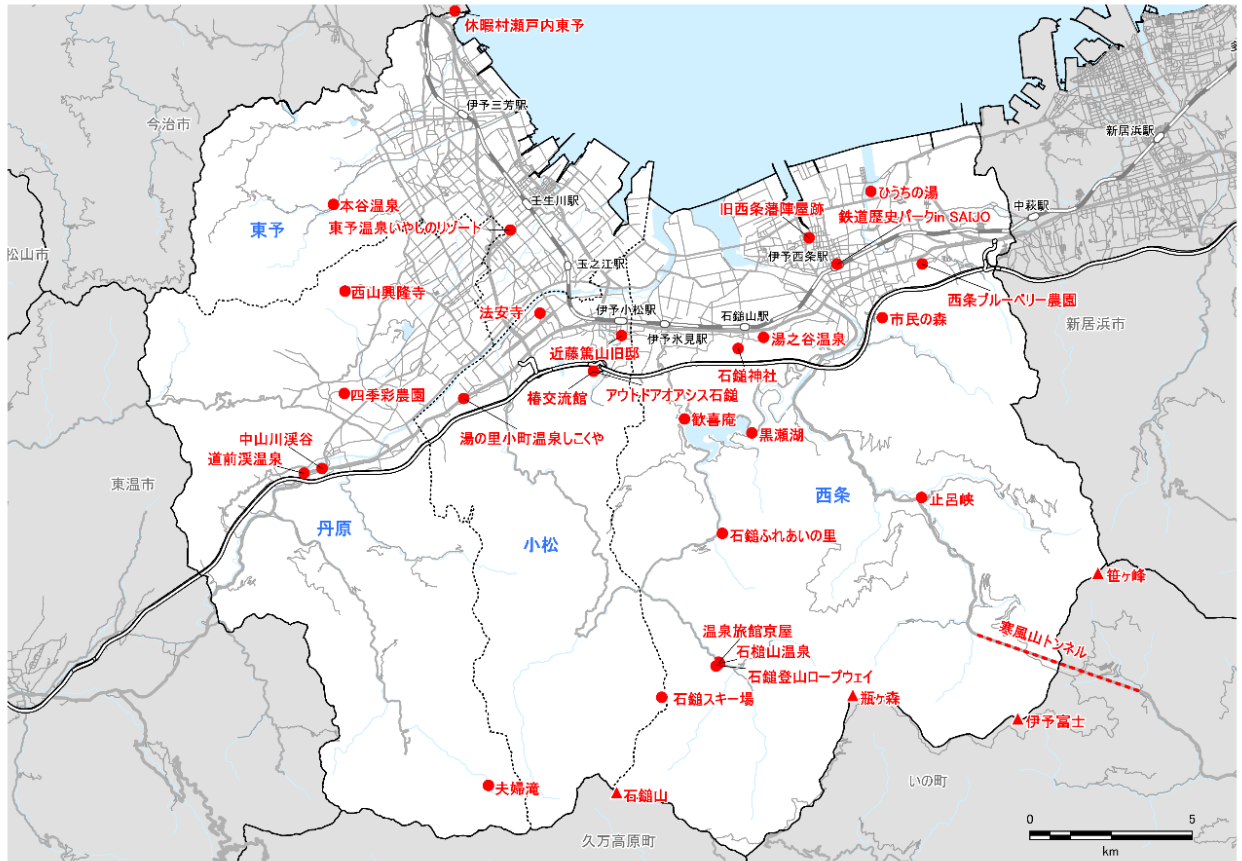


表 9 観光入込客数に関する項目の推移(愛媛県「観光客とその消費額」)

西条市内の主な観光資源と年間入込客数(千人)					
施設名	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
アサヒビール四国工場	79	6			
石鎚登山ロープウェイ	64	35	39	48	49
石鎚山ハイウェイオアシス	155	206	195	206	201
石鎚スキー場	8	6	8	9	9
本谷温泉	122	33	74	76	85
休暇村瀬戸内東予	72	72	55	54	46
四国鉄道文化館	55	32	24	37	42
計	555	389	395	431	432

東予東部圏域への県内・県外別観光客数(千人)					
区分	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
県外客	1,043	569	538	614	734
県内客	2,462	1,326	1,252	1,448	1,754
計	3,505	1,895	1,790	2,062	2,488

東予東部圏域発地別県外観光客数(千人)					
発地	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
近畿	206	119	113	125	141
中国	290	161	152	173	207
九州	63	37	35	39	44
四国3県	361	178	169	199	251
その他	123	74	69	78	91
計	1,043	569	538	614	734

愛媛県内への利用交通機関別観光客数(千人)					
移動手段	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
定期路線交通機関	4,405	2,520	2,350	2,946	3,723
貸切バス	5,140	2,748	2,581	3,143	3,727
自家用車	16,198	11,515	11,004	13,408	14,624
その他	898	400	418	611	708
計	26,641	17,183	16,353	20,108	22,782

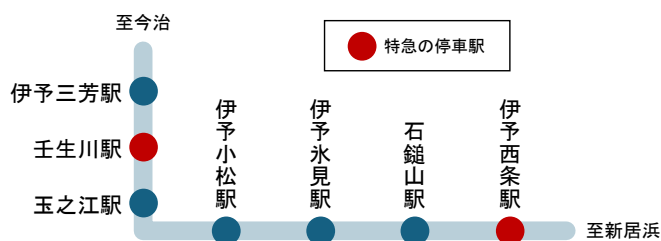
4. 公共交通の状況

4-1 鉄道

4-1-1 路線

○本市にはJR予讃線が市内の各市街地を横断する形で走っており、伊予西条駅、石鎚山駅、伊予氷見駅、伊予小松駅、玉之江駅、壬生川駅、伊予三芳駅の7駅がある。このうち、伊予西条駅と壬生川駅の2つの駅に特急列車が停車する。

図 26 市内の予讃線の駅



4-1-2 駅別1日平均乗車人数

○市内各駅の1日平均乗車人数は伊予西条駅が最も多く、次いで壬生川駅、伊予小松駅、伊予三芳駅、玉之江駅、石鎚山駅、伊予氷見駅の順となっている。

○伊予西条駅はコロナ禍の影響で令和2年度には乗車数が減少し、その後増加傾向で推移している。

図 27 駅別1日平均乗車人数の推移(JR 四国)

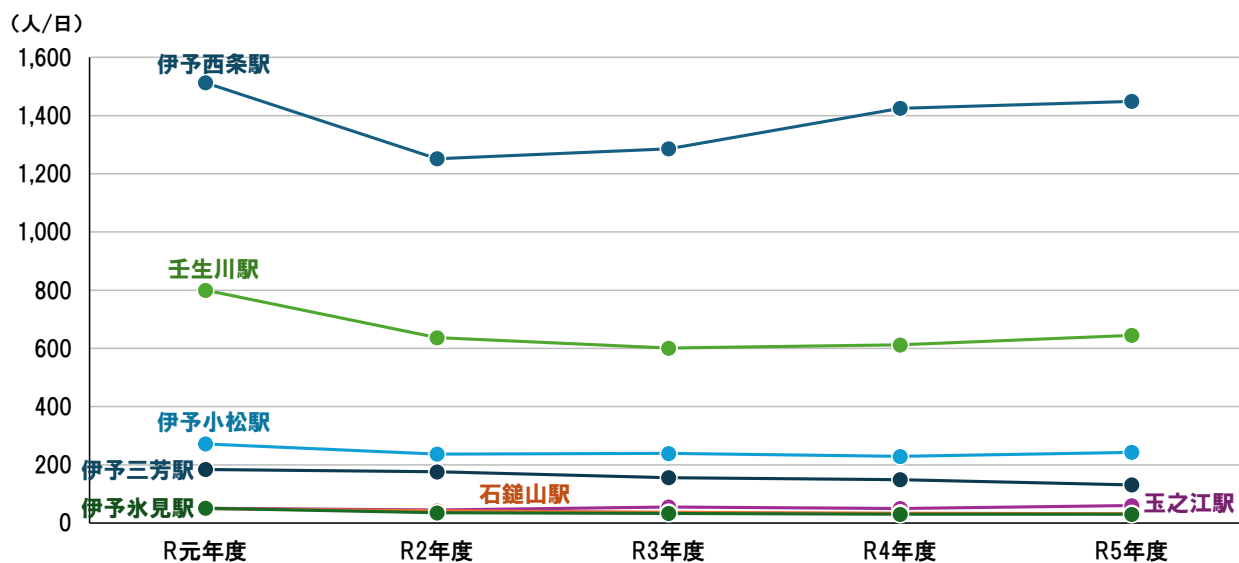


表 10 駅別1日平均乗車人数の推移(JR 四国)

単位：人

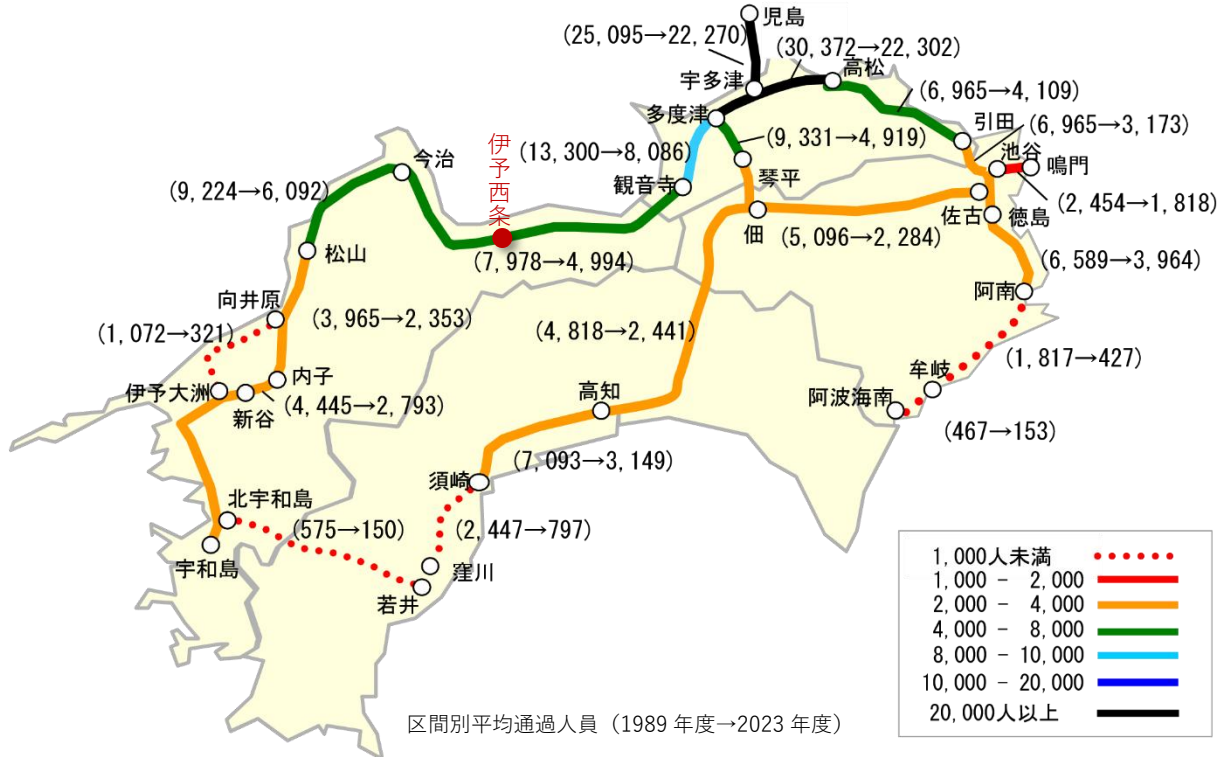
駅名	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
伊予西条駅	1,513	1,252	1,286	1,425	1,449
石鎚山駅	49	42	37	34	32
伊予氷見駅	51	35	33	30	30
伊予小松駅	272	237	239	229	243
玉之江駅	51	45	55	50	60
壬生川駅	800	637	601	612	645
伊予三芳駅	184	176	156	149	131
合計	2,920	2,424	2,407	2,529	2,590

4-1-3 区間別平均通過人員

○本市の駅が通過区間にある観音寺駅～今治駅間の令和5年度区間別平均通過人員は4,994人で、平成元年度の7,978人から3千人弱減少している。

※平均通過人員（輸送密度）とは営業キロ1km当たりの1日の平均旅客輸送人員をいう
 (平均通過人員=旅客輸送人キロ÷営業キロ÷営業日数)

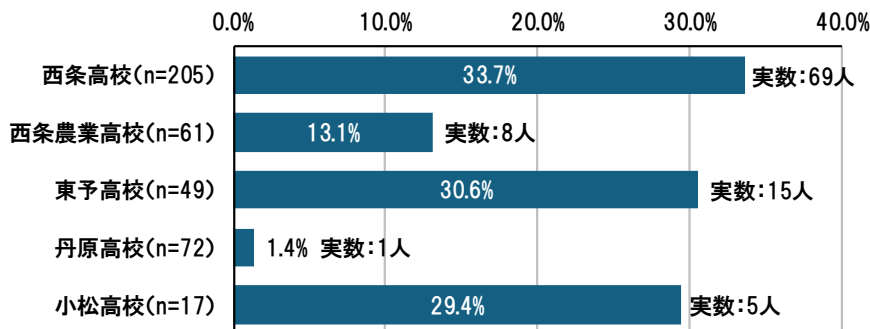
図 28 JR 四国の区間別通過人員(資料:JR 四国ネットデータ)



4-1-4 高校生のJR通学

○前述の「高校生アンケート調査」で、日常的に利用する交通手段としてJRを挙げた割合は西条高校が33.7%と最も高く、次いで東予高校30.6%、小松高校29.4%、西条農業高校13.1%となっており、丹原高校は1.4%と最も低い。

図 29 日常的にJRを利用すると回答した割合(R6年度高校生アンケート調査)



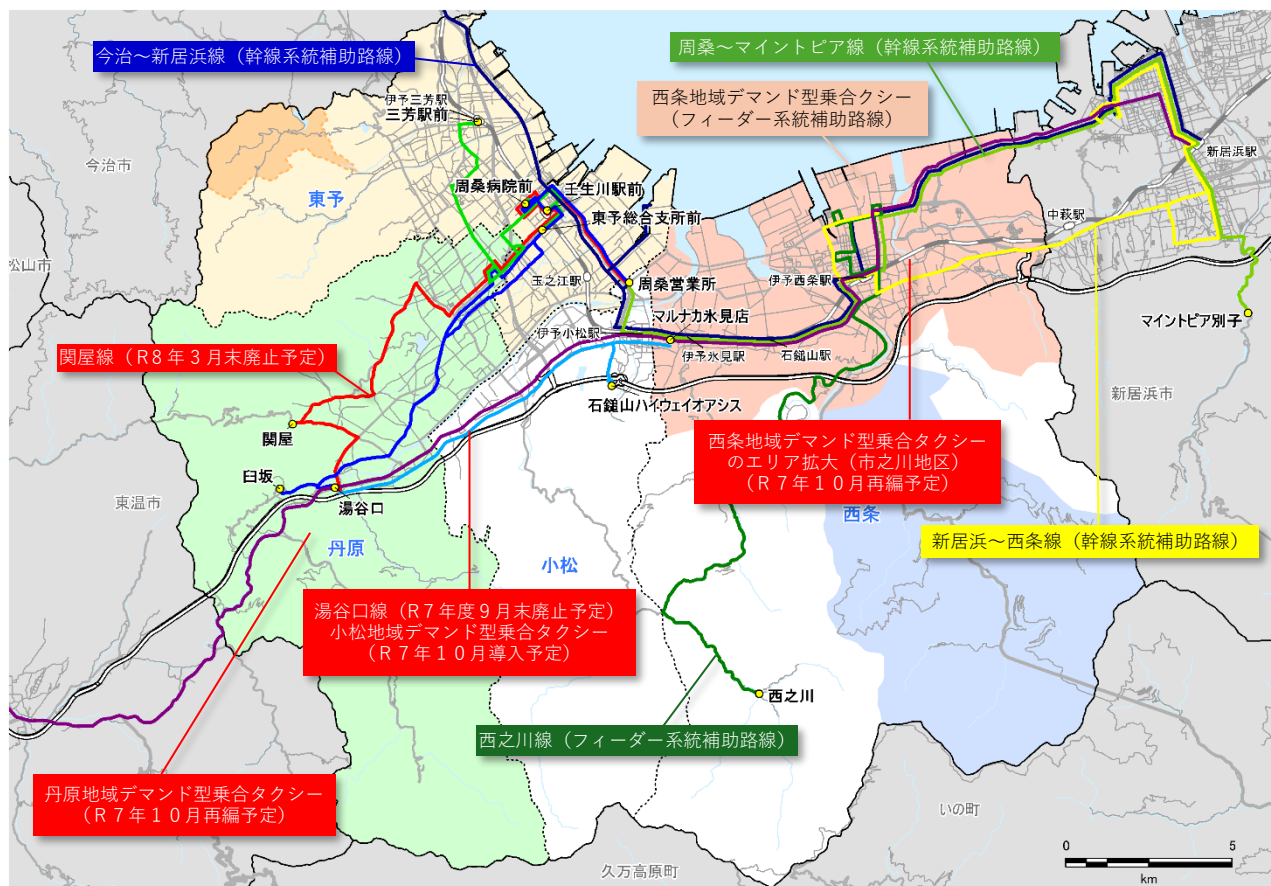
4-2 バス路線

4-2-1 一般乗合バス路線

(1) 路線の現状

- 令和6年10月現在、市内を運行している一般乗合バス路線には瀬戸内運輸(株)の5路線（今治～新居浜線、周桑～マイントピア線、新居浜～西条線、西之川線）6系統と、せとうち周桑バス(株)の4路線（三芳線、関屋線、壬生川線、湯谷口線）8系統があり、瀬戸内運輸(株)の3路線3系統は地域間幹線系統補助路線、西之川線2系統は地域内フィーダー系統補助路線となっている。
- このほかに、瀬戸内運輸(株)と伊予鉄バス(株)の共同運行路線である特急バス新居浜～松山線が、新居浜駅からJR松山駅前間を運行している。
- これらの路線のうち、せとうち周桑バス(株)の関屋線及び湯谷口線は令和7年度中に廃止する。

図 30 一般乗合バス路線と乗合タクシー運行区域(令和6年10月1日現在)



せとうち周桑バス(株)

- 三芳線
- 関屋線
- 壬生川線
- 湯谷口線

瀬戸内運輸(株)

- 周桑～マイントピア線 (国庫補助路線：地域間幹線系統補助)
- 新居浜～西条線 (国庫補助路線：地域間幹線系統補助)
- 今治～新居浜線 (国庫補助路線：地域間幹線系統補助)
- 西之川線 (国庫補助路線：地域内フィーダー系統補助)

瀬戸内運輸(株)・伊予鉄バス(株)

- 新居浜～松山線(特急)

デマンド型乗合タクシー(よりそいタクシー)運行区域

- 西条地域(国庫補助路線：地域内フィーダー系統補助)
- 加茂地区
- 東予地域
- 黒谷地区
- 丹原地域

図 31 運行会社者別一般乗合バス路線(令和6年10月1日現在)

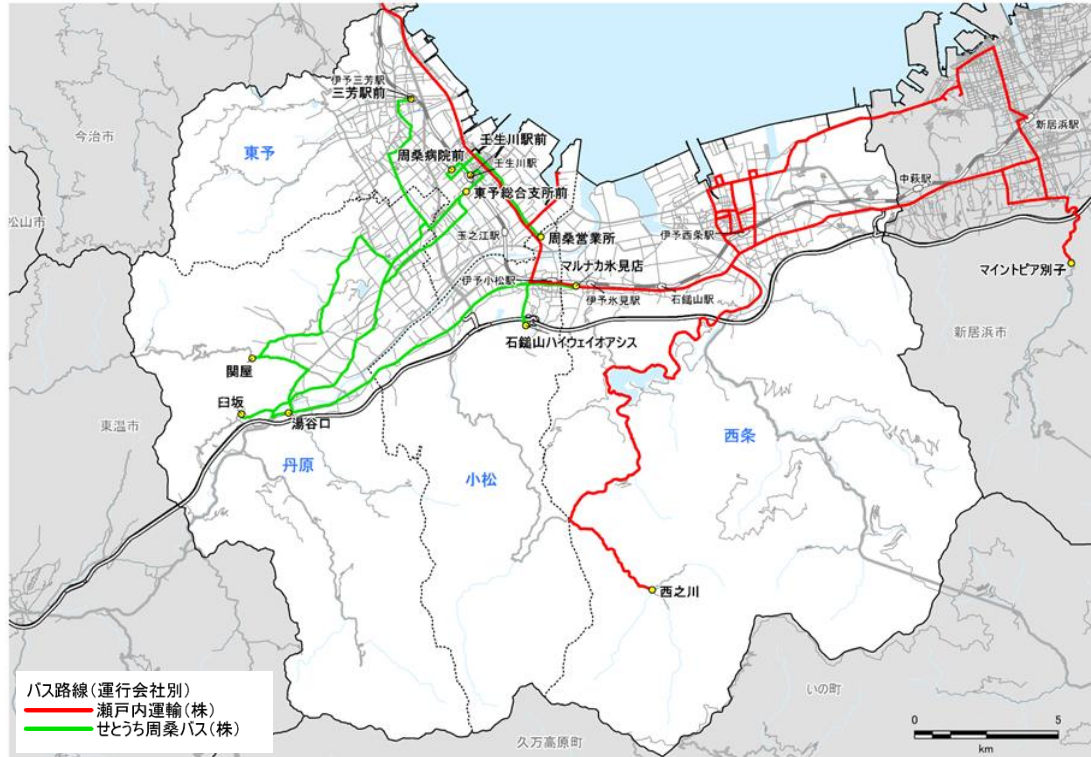


表 11 西条市内の路線バス路線一覧(令和6年10月末現在)

運行会社	路線 No	路線名	系統 No	系統	路線の役割	系統キロ数 (km)	運行回数 (回/日)
瀬戸内運輸(株)	1	周桑～マイントピア線	1	周桑(営)～横黒～マイントピア別子 (国庫補助路線:地域間幹線系統)	西条市と新居浜市を結ぶ広域幹線	37.8	2.7
	2	新居浜～西条線	2	新居浜西バスターミナル～中萩～西条済生会 (国庫補助路線:地域間幹線系統)	〃	24.7	9.2
	3	今治～新居浜線	3	今治(営)～西条～新居浜駅 (国庫補助路線:地域間幹線系統)	今治市と西条市、西条市と新居浜市を結ぶ広域幹線	50.9	11.1
	4	今治～新居浜線	4	今治(営)～桜井～周桑(営)	今治市と西条市を結ぶ広域幹線	24.4	0.5
	5	西之川線 (循環線)	5	西条駅前～西条済生会～西之川 (国庫補助路線:地域内フィーダー系統)	大保木地区と中心市街地を結ぶ支線 石鎚山登山等の観光路線	35.6	4.0
6			西之川～西条済生会～西条駅前 (国庫補助路線:地域内フィーダー系統)	35.6		4.6	
せとうち周桑バス(株)	1	三芳線	1	東予総合支所前～周ちゃん広場～三芳駅前	東予北部と中心市街地を結ぶ支線	14.4	2.4
	2	関屋線	2	周桑(営)～関屋～湯谷口	関屋と中心市街地を結ぶ支線	24.4	2.8
	3	壬生川線	3	周桑(営)～丹原上町～湯谷口	湯谷口と中心市街地を結ぶ地域内幹線	18.5	4.6
			4	周桑(営)～周桑病院～湯谷口		20.1	1.7
			5	周桑(営)～周ちゃん広場～湯谷口		22.8	2.3
	4	湯谷口線	6	小松総合支所前～大頭～湯谷口	湯谷口と小松地域を結ぶ支線	10.1	3.7
			7	小松総合支所前～石鎚オアシス～小松総合支所前		2.5	1.6
			8	マルナカ水見店～小松総合支所前～湯谷口		11.5	1.9

※「運行回数」は、1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。

表 12 西条市内を運行する高速バス

No	名称	運行区間	回数（往復/日）	運行事業者
1	いしづちライナー	今治⇄神戸・大阪	5.5	瀬戸内運輸(株)・阪神バス(株)
2	パイレーツ	今治⇄東京	1.0	瀬戸内運輸(株)・東急バス(株)

表 13 西条市内を運行する特急バス

No	名称	運行区間	回数（往復/日）	運行事業者
1	特急 新居浜～松山線	新居浜⇄松山	8.0	瀬戸内運輸(株)・伊予鉄バス(株)

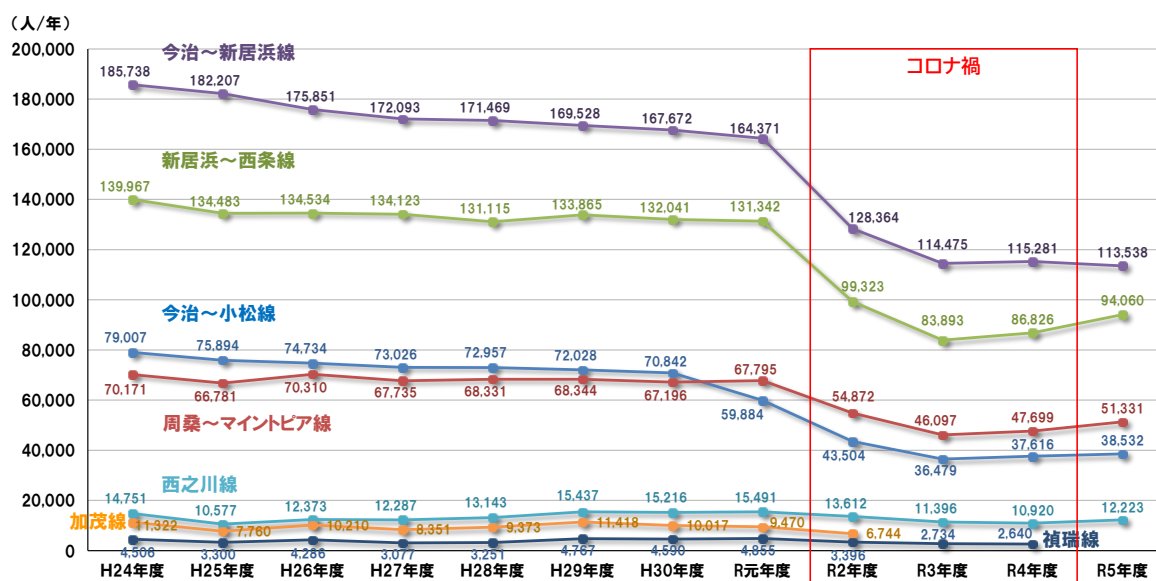
4-2-2 利用状況

(1)瀬戸内運輸(株)

①利用者数の推移

○平成元年度までは全体的に横ばいから微減で推移しているが、令和2年度～令和4年度はコロナ禍の影響で広域路線の輸送人員が大幅に減少している。その後若干回復傾向にあるが、コロナ禍前の水準には至っていない。

図 32 瀬戸内運輸バス路線の年間輸送人員の推移



②路線別利用状況(交通事業者アンケート調査結果より)

◆今治～新居浜線

- 朝夕は通勤・通学利用、昼間は通院や買物客の利用が中心である。
- 高校生は朝夕利用しており、今治市の「今治東高校前」や新居浜市の「西校入口」「新居浜駅」での乗降が多い。
- 長距離路線のため、遅延の発生等の防止が課題となる。

◆周桑～マイントピア線

- 朝夕は通勤、昼間は通院や買物客の利用が中心で、高校生の利用はない。
- 西条市内での利用客の減少が課題となる。

◆新居浜～西条線

- 朝夕は通勤・通学利用、昼間は通院や買物客の利用が中心である。
- 高校生は朝夕利用しており、新居浜市の「南校入口」「新居浜県病院」での乗降が多い。

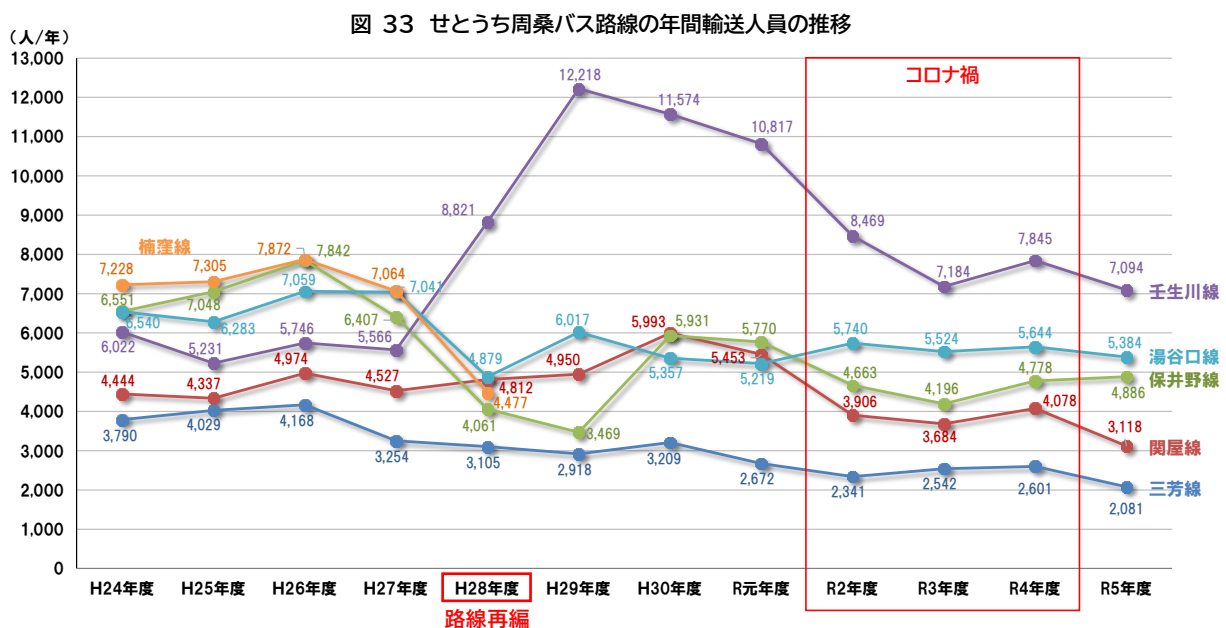
◆西之川線

- 地元の利用客は減少の一途をたどっており、石鎚ロープウェイ前バス停を利用する外国人観光客がごくたまにある。
- 高校生の利用は見られない。
- 西条市内の運行経路について改善の余地がある。

(2)せとうち周桑バス(株)

①利用者数の推移

- せとうち周桑バス(株)が運行する路線は、平成 28 年度に路線再編をしたため大きく変化している。
- 壬生川線は平成 29 年度をピークに減少傾向で推移してきたが、令和 2 年度～令和 4 年度はコロナ禍の影響で輸送人員が大幅に減少し、令和 4 年度は若干回復傾向にあるが、コロナ禍前の水準には至っていない。
- 保井野線と関屋線もコロナ禍の影響を受けて輸送人員が減少し、令和 4 年度には増加に転じているが、関屋線は令和 5 年度に再び大きく落ち込んでいる。
- 湯谷口線や三芳線にはコロナ禍による目立った変化はみられない。



②路線別利用状況(交通事業者アンケート調査結果より)

◆壬生川線

- 早朝は学生、午前・午後は高齢者の利用が多い。
- 高校生が利用する時間帯としては 7:00～7:30 と 15:00～17:00 頃となる。
- 高校生が乗降するバス停としては「湯谷口」「丹原上町」「変電所前」「壬生川駅前」「丹原下町」「石経」等が挙げられる。

◆湯谷口線

- 午前、午後とも高齢者の利用が多く、高校生の利用はない。

◆関屋線

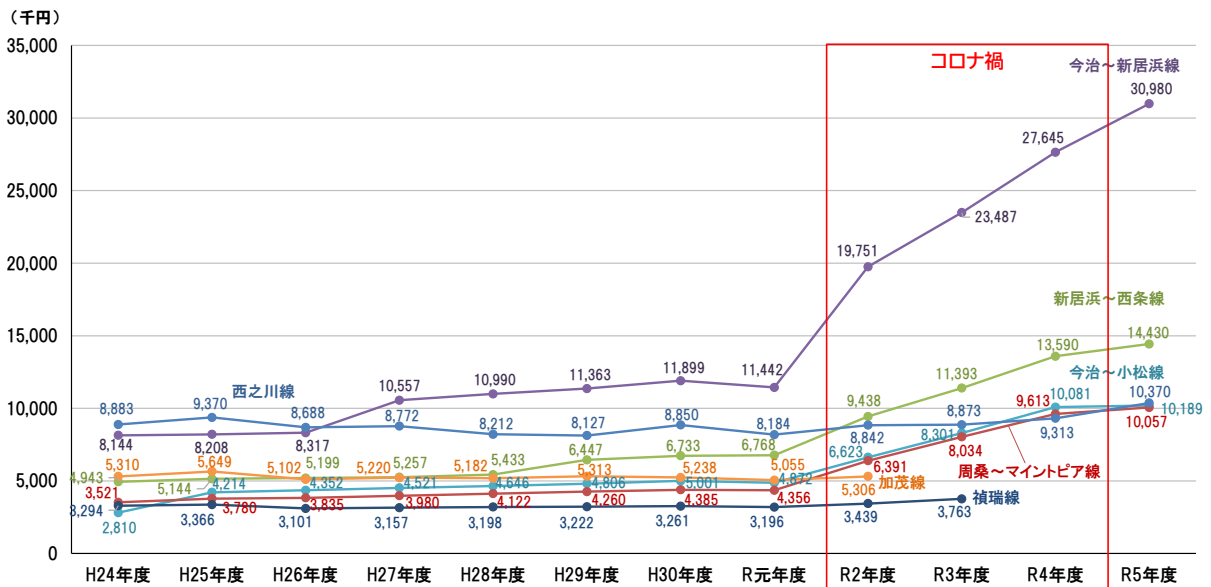
○午前、午後とも高齢者の利用が多く、高校生の利用はない。

4-2-3 収支状況

(1)瀬戸内運輸(株)

○平成 24 年度から令和元年度までは各路線とも横ばいから微増で推移してきたが、令和 2 年度から令和 4 年度にかけてコロナ禍での利用者減に伴う収入減の影響等で、広域路線の補助金額が大幅に増加し、その後も増加傾向で推移している。

図 34 瀬戸内運輸(株)に対する西条市の補助金額の推移

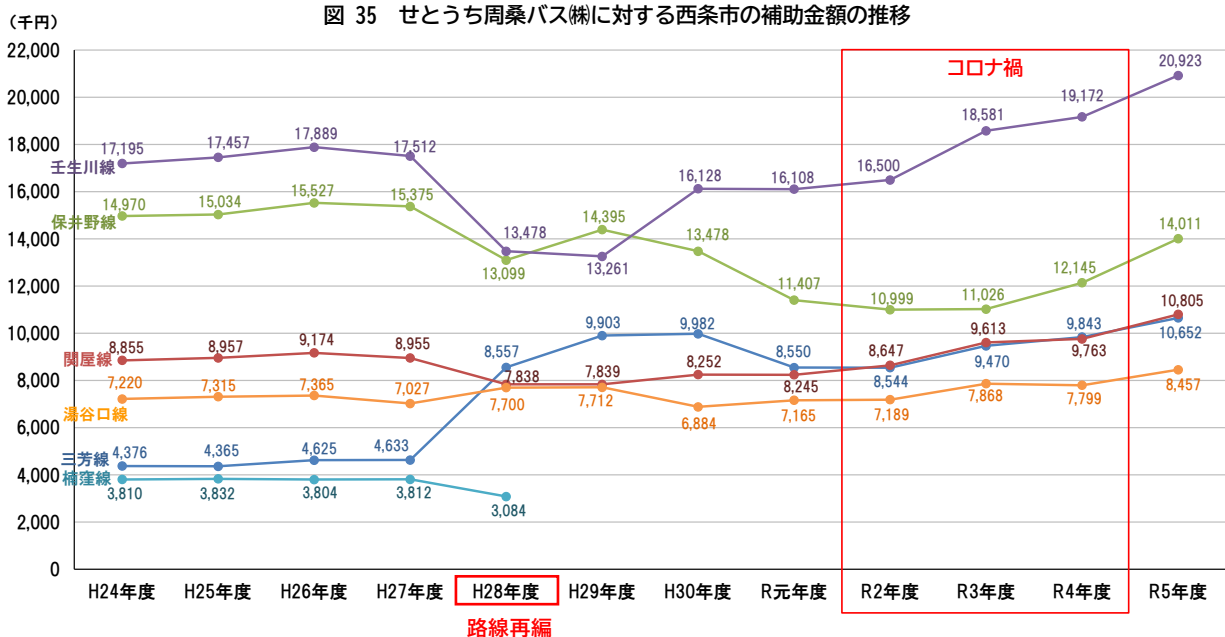


(2)せとうち周桑バス(株)

○平成 28 年度に運行回数や運行ルートの見直し等の再編を行ったことにより、平成 28 年度以降で市の補助金が大きく変化している。

○路線別では保井野線以外、令和 2 年度から令和 4 年度にかけてコロナ禍の影響で補助金が増加しており、その後も増加傾向で推移している。

図 35 せとうち周桑バス(株)に対する西条市の補助金額の推移



4-3 デマンド型乗合タクシー(よりそいタクシー)

4-3-1 西条地域

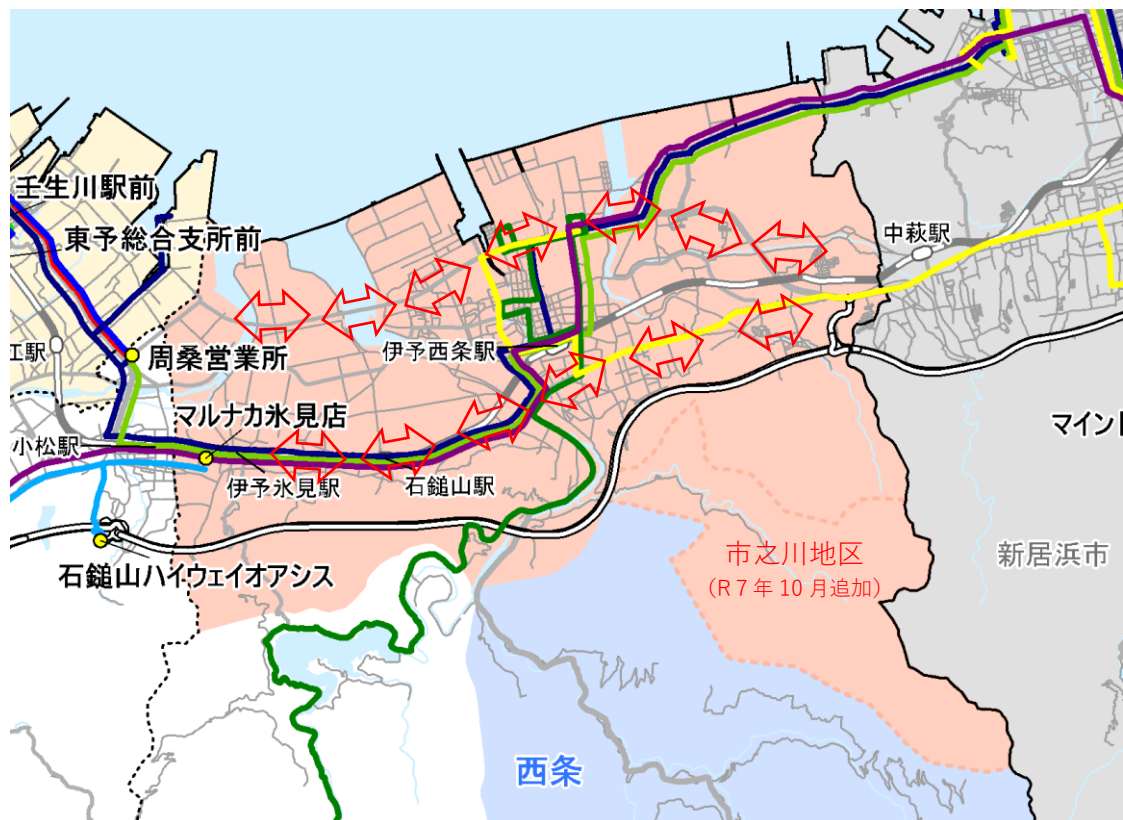
(1)運行の概要

- 西条地域デマンド型乗合タクシー（地域内フィーダー系統補助路線）は禎瑞オレンジ線（瀬戸内運輸（株））の廃止に伴い、令和4年10月より運行を開始した。その概要は以下のとおりである。
- 令和7年10月から市之川地区を追加して運行する。

表 14 西条地域デマンド型乗合タクシーの概要

項目	内容
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業、区域運行
利用対象	西条地域（加茂・大保木地区を除く）在住者
運行曜日	毎週火曜日・金曜日 ※年末年始（12/29～1/3）を除く
利用料金	大人（中学生以上）500円/回、小人（小学生以下）250円/回 ※未就学児は、保護者1名につき1名まで無料
運行時間	第1便 9:00（利用日の前日16:00までに予約） 第2便 11:00（利用日の前日16:00までに予約） 第3便 13:00（利用日の10:00までに予約） 第4便 15:00（利用日の10:00までに予約）
運行範囲	西条地域内（山間部の加茂・大保木地区を除く）
乗降場所	自宅、交通結節点、医療施設、金融機関、商業施設、公共施設
運行事業者	渡部タクシー（株）、（株）アイ・エス・アイ、瀬戸タクシー（株）

図 36 西条地域デマンド型乗合タクシーの運行範囲



(2)利用状況

○西条地域デマンド型乗合タクシーの登録者数は令和6年3月末現在 462 人で、前年度末にくらべ 108 人増加している。利用実績は以下のとおりである。

表 15 利用実績の推移

年度	運行予定回数 (D)	運行回数 (E)	稼働率 (E/D)	のべ利用者数 (F)	1回当たり利用者数 (F/E)
令和4年度	600回	411回	68.5%	776(0)人	1.89人
令和5年度	1,224回	911回	74.4%	2,012(0)人	2.21人

※()内の数値は小人の利用者数(内数)。令和4年度は令和4年10月～令和5年3月までの6か月間の数値。

表 16 運行経費の推移

単位：円

年度	運行費用 (G)	運賃収入 (H)	支払額 (I) I=G-H	収支率 (H/G)	1人当たり助成額 (I/F)
令和4年度	2,283,820	387,000	1,896,820	16.9%	2,444.4
令和5年度	5,039,140	1,006,000	4,033,140	20.0%	2,004.5

※令和4年度は令和4年10月から令和5年3月までの6か月間の数値。

4-3-2 加茂地区

(1)運行の概要

○加茂地区デマンド型乗合タクシーは平成28年4月から藤之石、千町、荒川地区を対象に実証運行を開始し、令和2年9月末の加茂線の廃止を受けて令和2年8月より対象地区を加茂地区全域に拡大し運行を開始した。その概要は以下のとおりである。

表 17 加茂地区デマンド型乗合タクシーの概要

項目	内容
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業、区域運行
利用対象	加茂地区在住者
運行曜日	毎週火曜日 ※祝日及び年末年始(12/29～1/3)を除く 荒川地区は2か月に1回運行
利用料金	大人(中学生以上)500円/回、小人(小学生以下)250円/回 ※未就学児は、保護者1名につき1名まで無料
運行時間	西条市街地方面行 8:30(利用日の前日16:00までに予約) 15:30(利用日の13:30までに予約) 加茂地区方面行 7:30(利用日の前日16:00までに予約) 14:30(利用日の13:30までに予約)
運行範囲	西条市街地
乗降場所	自宅、交通結節点、医療施設、郵便局、商業施設、公共施設の乗降ポイント
運行事業者	渡部タクシー(株)、(株)アイ・エス・アイ、瀬戸タクシー(株)

図 37 加茂地区デマンド型乗合タクシーの運行範囲・乗降ポイント



(2)利用実績

○加茂地区デマンド型乗合タクシーの登録者は令和6年3月末現在47人で、対象地区人口96人の48.9%が登録している。利用実績は以下のとおりである。

表 18 利用実績の推移

年度	運行予定回数 (D)	運行回数 (E)	稼働率 (E/D)	のべ利用者数 (F)	1回当たり利用者数 (F/E)
平成28年度	104回	75回	72.1%	164(0)人	2.2人
平成29年度	104回	52回	50.0%	132(0)人	2.5人
平成30年度	104回	65回	62.5%	166(0)人	2.6人
令和元年度	104回	61回	58.7%	116(0)人	1.9人
令和2年度	178回	103回	57.9%	222(0)人	2.2人
令和3年度	220回	148回	67.3%	238(0)人	1.6人
令和4年度	220回	147回	66.8%	221(0)人	1.5人
令和5年度	220回	68回	30.9%	85(0)人	1.3人

※ () 内の数値は小人の利用者数(内数)。

表 19 運行経費の推移

単位：円

年度	運行費用 (G)	運賃収入 (H)	支払額 (I) I=G-H	収支率 (H/G)	1人当たり助成額 (I/F)
平成28年度	585,960	82,000	503,960	14.0%	3,072.9
平成29年度	423,060	66,000	357,060	15.6%	2,705.0
平成30年度	555,120	83,000	472,120	15.0%	2,844.1
令和元年度	479,610	58,000	421,610	12.1%	3,634.6
令和2年度	900,870	111,000	789,870	12.3%	3,558.0
令和3年度	1,178,820	119,000	1,059,820	10.1%	4,453.0
令和4年度	1,140,120	110,500	1,029,620	9.7%	4,658.9
令和5年度	602,040	42,500	559,540	7.1%	6,582.8

4-3-3 東予地域

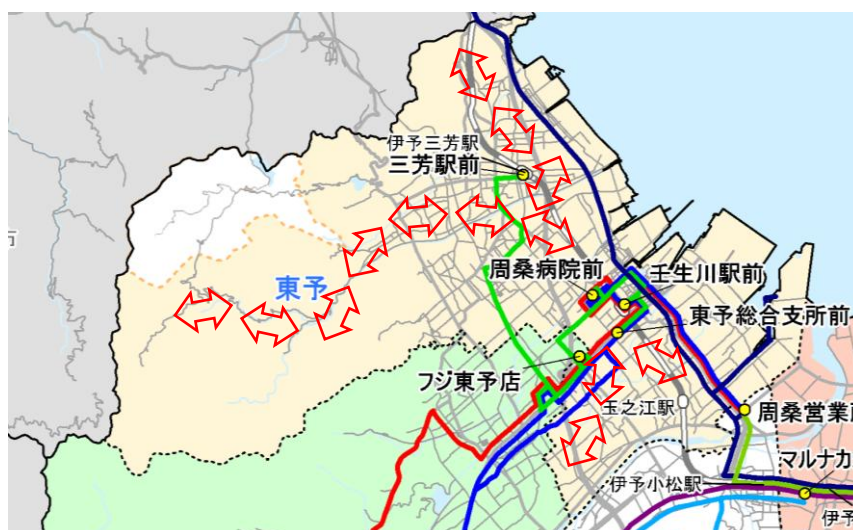
(1) 運行の概要

○東予地域デマンド型乗合タクシーは令和6年10月より運行(概ね1年間実証運行)を開始した。その概要は以下のとおりである。

表 20 東予地域デマンド型乗合タクシーの概要

項目	内容
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業、区域運行
利用対象	東予地域(黒谷地区を除く)在住者
運行曜日	毎週月曜日・木曜日 ※年末年始(12/29~1/3)を除く
利用料金	大人(中学生以上)500円/回、小人(小学生以下)250円/回 ※未就学児は、保護者1名につき1名まで無料
運行時間	第1便 9:00(利用日の前日16:00までに予約) 第2便 11:00(利用日の前日16:00までに予約) 第3便 13:00(利用日の10:00までに予約) 第4便 15:00(利用日の10:00までに予約)
運行範囲	東予地域内(黒谷地区を除く)
乗降場所	自宅、交通結節点、医療施設、金融機関、商業施設、公共施設
運行事業者	東予タクシー(株)、常盤タクシー(株) ※令和8年7月1日変更

図 38 東予地域デマンド型乗合タクシーの運行範囲



(2) 利用実績

○登録者数は令和6年12月末現在159人で、利用実績は以下のとおりである。

表 21 利用実績の推移

年度	運行予定回数 (D)	運行回数 (E)	稼働率 (E/D)	のべ利用者数 (F)	1回当たり利用者数 (F/E)
令和6年度	200回	101回	50.5%	243人	2.41人

※令和6年度は令和6年10月から令和6年12月までの3か月間の数値。

表 22 運行経費の推移

単位：円

年度	運行費用 (G)	運賃収入 (H)	支払額 (I) I=G-H	収支率 (H/G)	1人当たり助成額 (I/F)
令和6年度	555,500	121,500	434,000	21.9%	1,786.0

※令和6年度は令和6年10月から令和6年12月までの3か月間の数値。

4-3-4 黒谷地区

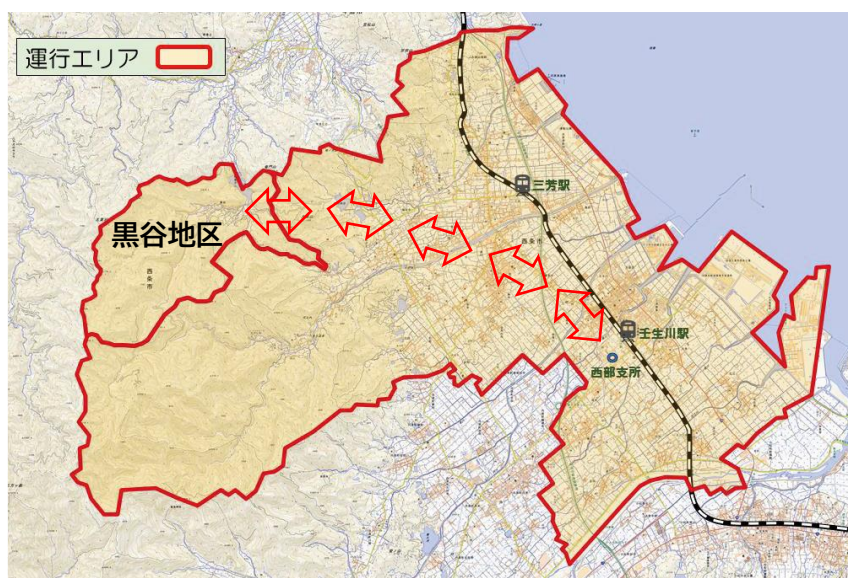
(1)運行の概要

○黒谷地区デマンド型乗合タクシーは令和6年10月より運行(概ね1年間実証運行)を開始した。その概要は以下のとおりである。

表 23 黒谷地区デマンド型乗合タクシーの概要

項目	内容
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業、区域運行
利用対象	黒谷地区在住者
運行曜日	毎週火曜日 ※年末年始(12/29~1/3)を除く
利用料金	大人(中学生以上)500円/回、小人(小学生以下)250円/回 ※未就学児は、保護者1名につき1名まで無料
運行時間	第1便 9:00(利用日の前日16:00までに予約) 第2便 15:00(利用日の10:00までに予約)
運行範囲	東予地域内
乗降場所	自宅、交通結節点、医療施設、金融機関、商業施設、公共施設
運行事業者	東予タクシー(株)、常盤タクシー(株) ※令和8年7月1日変更

図 39 黒谷地区デマンド型乗合タクシーの運行範囲



(2)利用実績

○登録者数は令和6年12月末現在18人で、利用実績は以下のとおりである。

表 24 利用実績の推移

年度	運行予定回数 (D)	運行回数 (E)	稼働率 (E/D)	のべ利用者数 (F)	1回当たり利用者数 (F/E)
令和6年度	26回	5回	19.2%	7人	1.40人

※令和6年度は令和6年10月から令和6年12月までの3か月間の数値。

表 25 運行経費の推移

単位：円

年度	運行費用 (G)	運賃収入 (H)	支払額 (I) I=G-H	収支率 (H/G)	1人当たり助成額 (I/F)
令和6年度	27,500	3,500	24,000	12.7%	3,428.6

※令和6年度は令和6年10月から令和6年12月までの3か月間の数値。

4-3-5 丹原地域

(1) 運行の概要

○丹原地域デマンド型乗合タクシーは平成 31 年 2 月より運行を開始した。その概要は以下のとおりである。

表 26 丹原地域デマンド型乗合タクシーの概要

項目	内容			
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業、区域運行			
利用対象	丹原地域在住者			
運行曜日	毎週火曜日・水曜日 ※祝日及び年末年始(12/29~1/3)を除く			
利用料金	大人(中学生以上) 500 円/回、小人(小学生以下) 250 円/回 ※未就学児は、保護者 1 名につき 1 名まで無料			
運行時間	周桑病院方面行		保井野・楠窪・千原方面行	
	終点到着時刻	予約受付締切	起点出発時刻	予約受付締切
	8:30	前日 16:00	11:30	当日 10:30
	14:30	当日 11:30	16:30	当日 15:30
運行範囲	丹原地域+東予地域の一部			
乗降場所	自宅、交通結節点、医療施設、金融機関、商業施設、公共施設の乗降ポイント			
運行事業者	(有)周桑丹原タクシー			

図 40 丹原地域デマンド型乗合タクシーの運行範囲・乗降ポイント



医療機関

今井クリニック整形外科
いしづちやまクリニック
周桑病院
東予歯科
徳永歯科
中川診療所
中村内科胃腸科
平田クリニック
福田医院
やまもと眼科クリニック
渡部病院

商業施設

木村チェーン丹原店
周ちゃん広場
ダイキ周桑店
とうしょく丹原店
フジ東予店
マルナカ東予店

金融機関

伊予銀行丹原支店
愛媛銀行丹原支店
愛媛信用金庫丹原支店
周桑農協本所

公共施設

丹原サービスセンター
丹原体育館
丹原農村環境改善センター
丹原B & G海洋センター
丹原文化会館
西部支所
東予総合福祉センター
東予体育館
桜樹, 田野, 徳田, 中川公民館

交通機関

壬生川駅
湯谷口バス停

郵便局

丹原郵便局

(2)利用実績

○丹原地域デマンド型乗合タクシーの登録者数は令和6年3月末現在164人で、前年度末にくらべ9人増加している。利用実績は以下のとおりである。

表 27 利用実績の推移

年度	運行予定回数 (D)	運行回数 (E)	稼働率 (E/D)	のべ利用者数 (F)	1回当たり 利用者数(F/E)
平成30年度	128回	6回	4.7%	6(0)人	1.0人
令和元年度	808回	90回	11.1%	102(59)人	1.1人
令和2年度	808回	128回	15.8%	174(72)人	1.4人
令和3年度	824回	116回	14.1%	119(75)人	1.0人
令和4年度	832回	37回	4.4%	40(2)人	1.1人
令和5年度	832回	92回	11.1%	127(0)人	1.4人

※()内の数値は小人の利用者数(内数)。平成30年度は、平成31年2月及び3月の2か月間の数値。

表 28 運行経費の推移

単位：円

年度	運行費用 (G)	運賃収入 (H)	支払額(1) I=G-H	収支率 (H/G)	1人当たり 助成額(I/F)
平成30年度	16,010	3,000	13,010	18.7%	2,168.3
令和元年度	172,170	36,250	135,920	21.1%	1,332.5
令和2年度	241,770	69,000	172,770	28.5%	992.9
令和3年度	201,130	40,750	160,380	20.3%	1,347.7
令和4年度	100,590	19,500	81,090	19.4%	2,027.3
令和5年度	434,710	63,500	371,210	14.6%	2,922.9

※平成30年度は、平成31年2月及び3月の2か月間の数値。

(3)令和7年10月からの再編による運行の概要

○丹原地域デマンド型乗合タクシーは平成31年2月より運行を開始したが、令和7年10月より丹原地域と桜樹地区(保井野、楠窪、千原・白坂)に再編し運行開始する。その概要は以下のとおりである。

表 29 丹原地域デマンド型乗合タクシーの概要

項目	内容
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業、区域運行
利用対象	丹原地域在住者（桜樹地区除く）
利用料金	大人（中学生以上）500 円/回、小人（小学生以下）250 円/回 ※未就学児は、保護者 1 名につき 1 名まで無料
運行曜日 運行時間	毎週月曜日・金曜日 ※年末年始（12/29～1/3）を除く 第 1 便 9:00（利用日の前日 16:00 までに予約） 第 2 便 11:00（利用日の前日 16:00 までに予約） 第 3 便 13:00（利用日の 10:00 までに予約） 第 4 便 15:00（利用日の 10:00 までに予約）
運行範囲	丹原地域内（桜樹地区除く）+東予地域の一部（西部支所・周桑病院）
乗降場所	自宅、交通結節点、医療施設、金融機関、商業施設、公共施設
運行事業者	(有)周桑丹原タクシー

表 30 桜樹地区デマンド型乗合タクシーの概要

項目	内容
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業、区域運行
利用対象	桜樹地区在住者
利用料金	大人（中学生以上）500 円/回、小人（小学生以下）250 円/回 ※未就学児は、保護者 1 名につき 1 名まで無料
運行曜日 運行時間	毎週 保井野方面：火曜日/楠窪方面：水曜日/千原・白坂方面：木曜日 ※年末年始（12/29～1/3）を除く 第 1 便 8:30（利用日の前日 16:00 までに予約） 第 2 便 12:30（利用日の 10:00 までに予約）
運行範囲	丹原地域内+東予地域の一部（西部支所・周桑病院）
乗降場所	自宅、交通結節点、医療施設、金融機関、商業施設、公共施設
運行事業者	(有)周桑丹原タクシー

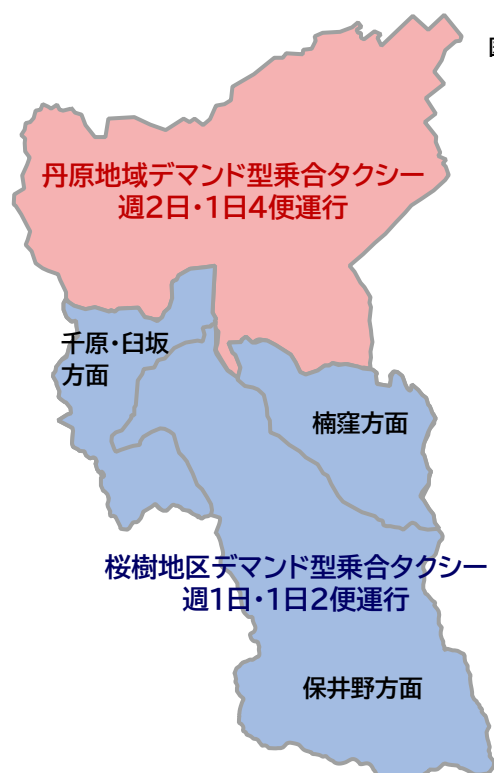


図 41 丹原地域及び桜樹地区のデマンド型乗合タクシー運行範囲

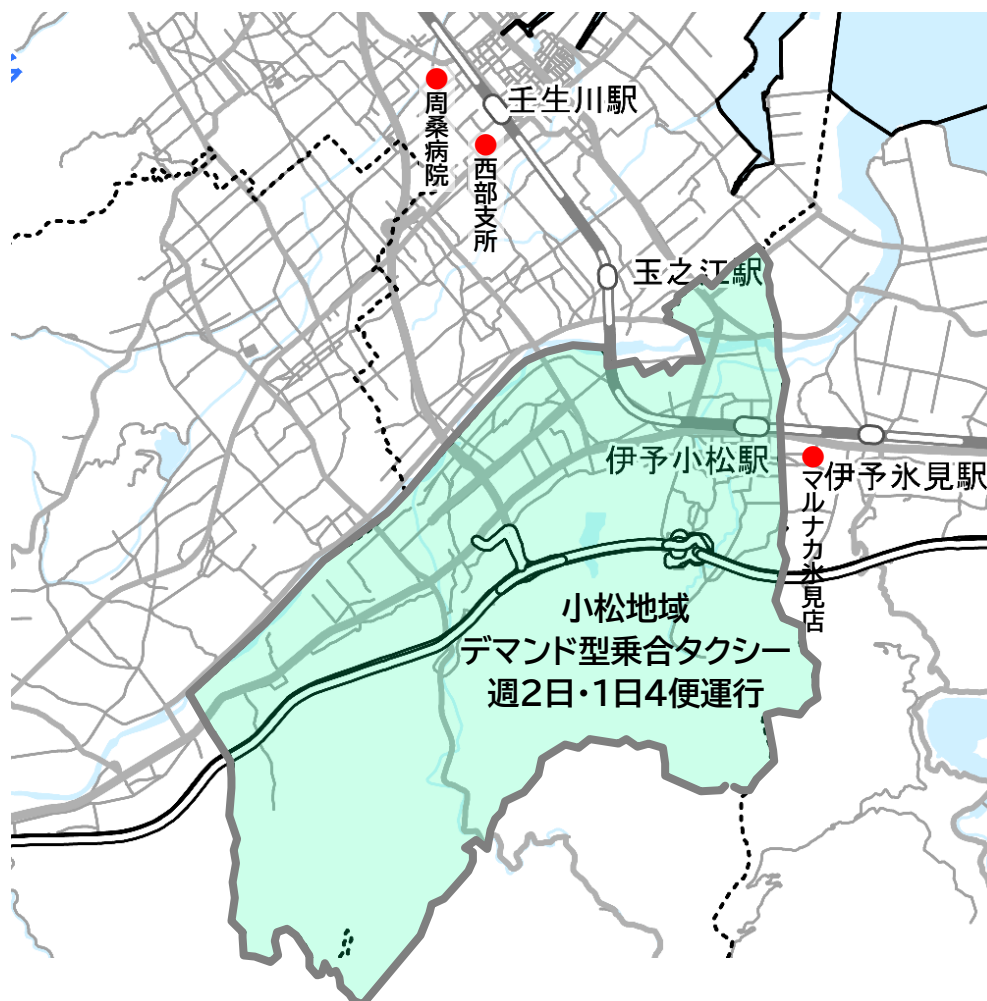
4-3-6 小松地域

○小松地域デマンド型乗合タクシーは令和7年10月から運行開始(概ね1年間実証運行)し、その概要は以下のとおりである。

表 31 小松地域デマンド型乗合タクシーの概要

項目	内容
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業、区域運行
利用対象	小松地域在住者（石鎚地区除く）
運行曜日	毎週火曜日・金曜日 ※年末年始（12/29～1/3）を除く
利用料金	大人（中学生以上）500円/回、小人（小学生以下）250円/回 ※未就学児は、保護者1名につき1名まで無料
運行時間	第1便 9:00（利用日の前日16:00までに予約） 第2便 11:00（利用日の前日16:00までに予約） 第3便 13:00（利用日の10:00までに予約） 第4便 15:00（利用日の10:00までに予約）
運行範囲	小松地域内（石鎚地区除く）+西条地域の一部（マルナカ氷見店）+東予地域の一部（西部支所・周桑病院）
乗降場所	自宅、交通結節点、医療施設、金融機関、商業施設、公共施設
運行事業者	(有)小松タクシー

図 42 小松地域のデマンド型乗合タクシー運行範囲



4-4 その他の公共交通

4-4-1 一般タクシー

- 本市のタクシー事業者は7社あり、西条地域、東予地域、丹原地域、小松地域のそれぞれに位置している。各社の営業所を中心として半径5 km圏域を地図上に落とし込むと、本市の平坦部をほぼ網羅する。
- タクシー利用者は平日の高齢者の通院・買物利用が中心となっている。
- タクシー事業者を対象としたアンケート調査によると、コロナ禍の影響でドライバー不足が生じたり、夜の利用者が減少したりしているとの回答があるほか、2024年問題により勤務シフトや営業時間への影響が出ている事業者もみられる。

図 43 市内のタクシー事業者の位置と半径5 km圏域

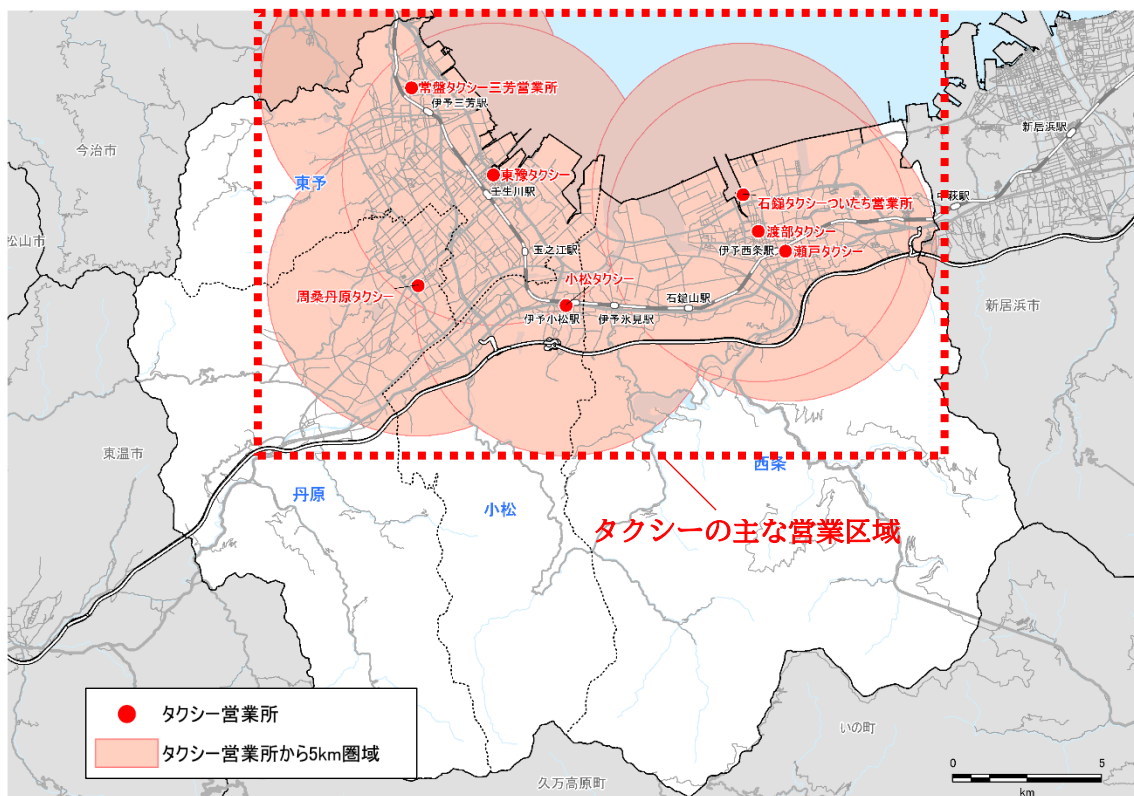


表 32 タクシー事業者別車両の状況

会社名	所在地	所有車両台数 (台)					営業時間
		小型車	中型車	特大車	福祉	計	
渡部タクシー(株)	東町	11	16	4	2	33	6:00~26:30
瀬戸タクシー(株)	大町	3	4	1	1	9	7:00~21:00
(株)アイ・エス・アイ (石鎚タクシーついで営業所)	朔日市	3	4	1	1	9	7:00~23:00 日~21:00 金・土~24:00
(有)東豫タクシー	三津屋	8	3	1	0	12	7:00~26:00
(有)周桑丹原タクシー	丹原町	4	3	2	0	9	6:00~26:00
(有)小松タクシー	小松町	4	3	1	0	8	6:00~26:00
常盤タクシー(株) (営業所)	楠	0	3	0	0	3	6:00~24:00
合計		33	36	10	4	83	

資料：西条市

4-4-2 オレンジフェリー

- 四国開発フェリー(株)が運行するオレンジフェリーは、東予港と大阪南港を1日1往復している。
- 東予港～新居浜、東予港～今治間及び東予港～壬生川駅間は連絡バス（定期バス兼用・接続便フェリー利用者は無料）が運行されているほか、東予港～松山まで有料（予約制）の連絡バスが運行されている。

表 33 オレンジフェリー時刻表

方向	乗船可能時刻	出発時刻	到着予定時刻
東予港⇒大阪南港	20:00	22:00	6:00
大阪南港⇒東予港	20:00	22:00	6:00

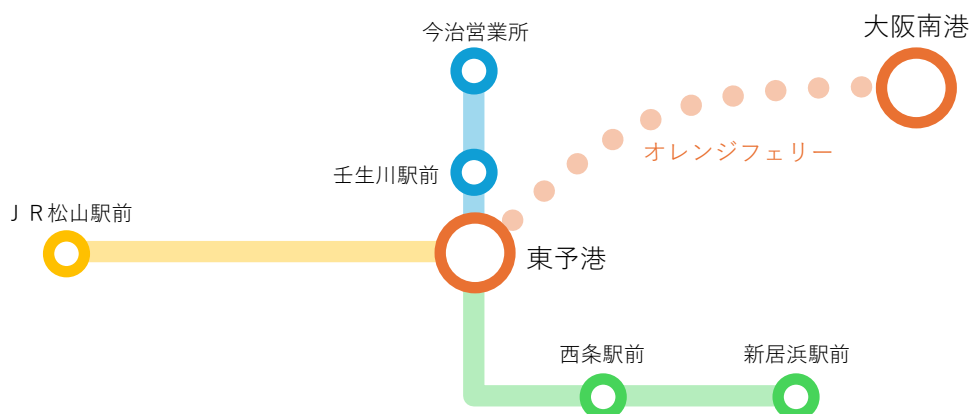
表 34 連絡バス

新居浜方面連絡バス（瀬戸内運輸）			
新居浜⇒東予港		東予港⇒新居浜	
新居浜駅前	20:15	東予港	6:20
西条駅前	20:58	小松サービスセンター	6:28
小松サービスセンター	21:16	西条駅前	6:45
東予港	21:24	新居浜駅前	7:28
今治方面連絡バス（瀬戸内運輸）			
今治⇒東予港		東予港⇒今治	
今治営業所	19:50	東予港	6:20
今治駅前	20:00	小松サービスセンター	-
小松サービスセンター	20:46	今治駅前	7:03
東予港	20:54	今治営業所	7:13
松山方面直通連絡バス（伊予鉄南予バス） ※予約制			
松山⇒東予港		東予港⇒松山	
JR松山駅前	20:10	東予港	6:20
松山市駅前	20:20	JR松山駅前	7:33
東予港	21:23	道後温泉	7:48

表 35 壬生川駅直行バス

東予港⇒壬生川駅	
東予港	7:00
壬生川駅前	7:10

図 44 オレンジフェリー航路と連絡バス



4-5 交通空白地域の状況

- 『西条市立地適正化計画』では、バス停の徒歩圏を「バス停から半径 300m 以内」、JR 駅の徒歩圏を「JR 駅から半径 800m」と定義している。
- この定義を 250m メッシュ人口の図に当てはめると以下のようになり、デマンド型乗合タクシーの範囲拡大に伴って交通空白地域は縮小している。
- 令和 6 年 10 月現在、交通空白地域が点在している小松地域にも令和 7 年 10 月にデマンド型乗合タクシーを導入し、西条地域デマンド型乗合タクシーの運行区域に市之川地区を追加することから、今後さらに交通空白地域が縮小する。

図 45 交通空白地域の状況(令和6年10月現在)

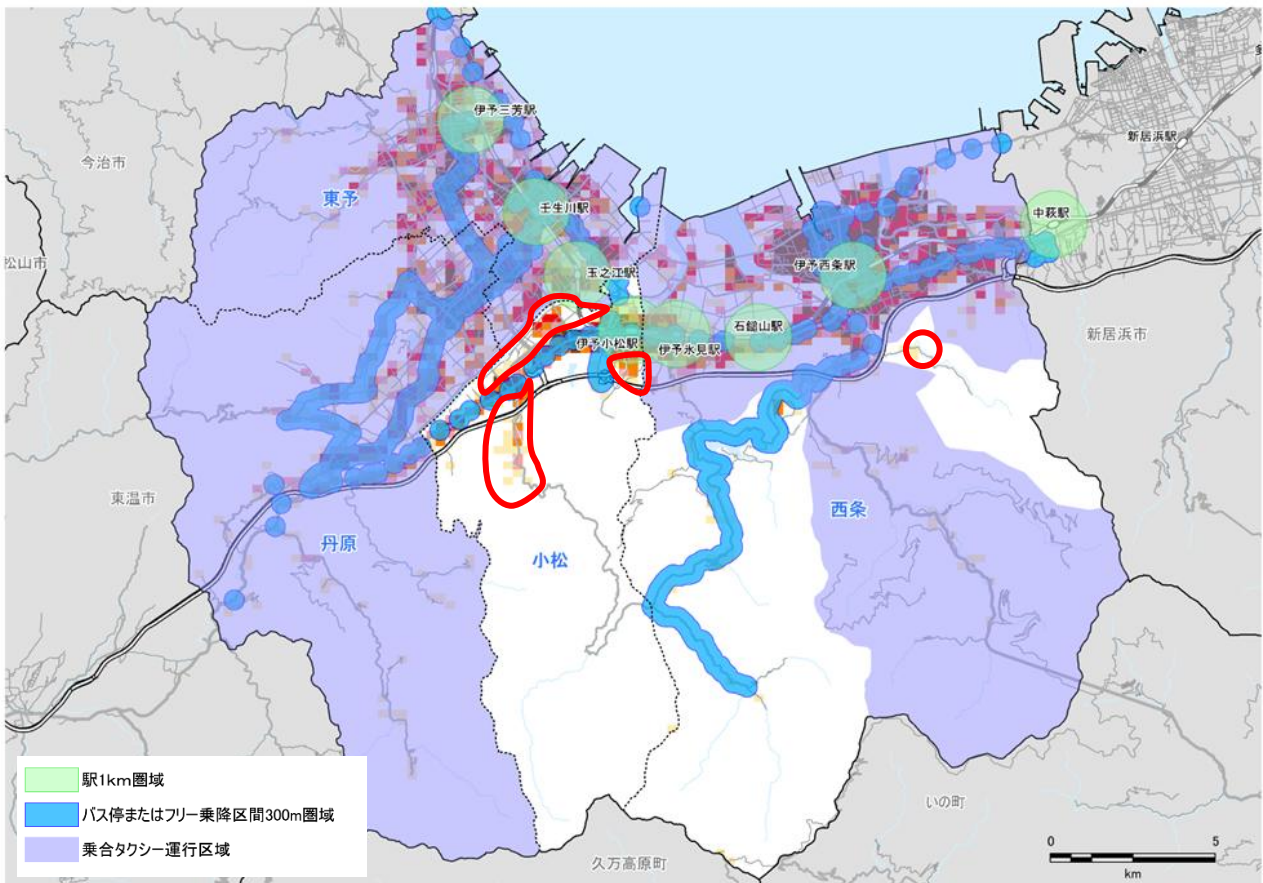


表 36 公共交通によるカバー率

単位：人

地域	令和 2 年 国勢調査人口	250m メッシュ人口	圏域内	圏域外	カバー率
小松	7,915	7,558	5,686	1,872	75.2%
西条	57,305	57,630	57,572	58	99.9%
丹原	10,999	11,066	11,066	0	100.0%
東予	28,572	28,502	28,502	0	100.0%
総計	104,791	104,756	102,826	1,930	98.2%

※圏域内に該当するのは駅から 800m、バス停・フリー乗降区間から 300m圏域、乗合タクシー運行区域

5. 移動に関する各種助成制度

5-1 本市等が実施している助成制度

5-1-1 山間部交通不便地域移動助成事業

- 山間部交通不便地域移動助成事業の概要は以下のとおりである。
- 令和5年度は利用者がいなかった。

表 37 山間部交通不便地域移動助成事業の概要

項目	内容
開始年度	平成29年度
利用対象者	以下の条件にすべて該当する世帯 ①住民登録のある75歳以上の在宅高齢者が同居する世帯 ②振興山村の指定地域(旧大保木村、加茂村、千足山村、桜樹村)に居住する世帯 ③路線バスのバス停から半径400m外もしくはバス路線から左右に400m外に居住する世帯 ④市税等の滞納がない世帯 ⑤デマンド型乗合タクシー等の交通施策を導入(実証運行も含む)していない地域に居住する世帯
助成内容	1世帯につき年間12,000円(額面1,000円×12枚)のタクシー助成券を交付
利用対象路線	市内を運行している全ての一般タクシーに適用
利用方法	○利用者証を乗務員に提示し、助成金と現金で支払う ○75歳以上の高齢者が乗車する時のみ利用可能(釣銭は発生しない) ○料金が1,000円未満の場合は利用できない ○1乗車で利用できる助成券の合計金額は3,000円以内 ○自宅から市内目的地間の移動時(往復)に利用可能 ○乗降のいずれかが自宅でない場合は利用できない
実施機関	西条市地域公共交通活性化協議会

表 38 山間部交通不便地域移動助成事業利用実績(令和5年度)

利用件数	利用時運賃 ①		市助成額 ②		利用者負担額 ①-②	
		1件当たり		1件当たり		1件当たり
0件	0円	0円	0円	0円	0円	0円

5-1-2 高齢者タクシー利用助成事業

- 高齢者タクシー利用助成事業の概要は以下のとおりである。

表 39 高齢者タクシー利用助成事業の概要

項目	内容
開始年度	平成16年度
利用対象者	75歳以上で、市民税非課税世帯の高齢者
助成内容	タクシーの基本料金を助成する利用券を年間12枚(月割)交付 (同一世帯に2人以上の対象者がいる場合は、2人目以降は半分の枚数)
利用対象路線	市内を運行している全ての一般タクシーに適用
利用方法	年齢を証明するものを乗務員に提示し、利用券と現金で支払う
所管課	地域福祉課

表 40 高齢者タクシー利用助成事業利用実績(令和5年度)

交付人数	利用枚数	タクシー事業者への支払額	交付人数1人当り助成額
2,940人	18,167枚	10,611,910円	3,609円

5-1-3 外出支援サービス

○外出支援サービス事業の概要は以下のとおりである。

表 41 外出支援サービス事業の概要

項目	内容
開始年度	平成 17 年度
利用対象者	65 歳以上で、常時車いす利用、または寝たきりの方で、一般の交通機関の利用困難者。市民税非課税世帯の方に限る。
助成内容	移送料の支払いに使用できる利用券を1人につき年間 24 枚交付
利用対象路線	移送業者
利用方法	利用券を移送業者に渡し、利用者負担として移送料の1割を市の請求に基づき支払う
所管課	地域福祉課

表 42 外出支援サービス事業利用実績(令和5年度)

交付人数	利用枚数	移送事業者への支払額	交付人数1人当たり助成額
193 人	1,560 枚	2,772,170 円	14,364 円

5-1-4 重度障がい者(児)タクシー利用助成

○重度障がい者(児)タクシー利用助成の概要は以下のとおりである。

表 43 重度障がい者(児)タクシー利用助成事業の概要

項目	内容
開始年度	平成 16 年度
利用対象者	在宅の市民税非課税世帯の方で、 ○身体障害者手帳 1 級 ○身体障害者手帳 2 級の者のうち、単独障害で(視覚、下肢、体幹及び移動機能障害 2 級) ○療育手帳 A ○精神障害者保健福祉手帳 1 級 のいずれかの手帳をお持ちの方
助成内容	タクシーの基本料金を助成する利用券を年間 24 枚(月割り)交付
利用対象路線	市内を運行している全ての一般タクシーに適用
利用方法	身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者保健福祉手帳を乗務員に提示し、利用券と現金で支払う
所管課	地域福祉課

表 44 重度障がい者(児)タクシー利用助成事業利用実績(令和5年度)

交付人数	利用枚数	タクシー事業者への支払額	交付人数1人当たり助成額
308 人	3,305 枚	1,929,770 円	6,266 円

5-1-5 重度身体障がい者移動支援

○重度身体障がい者移動支援の概要は以下のとおりである。

表 45 重度身体障がい者移動支援事業の概要

項目	内容
開始年度	平成 16 年度
利用対象者	在宅の市民税非課税世帯に属する、下肢機能または体幹機能の重度身体障害により常時車いすを使用している重度身体障害者(65 歳未満)で、一般の交通機関の利用困難者
助成内容	移送料の支払いに使用できる利用券を1人につき年間 24 枚(月割り)交付
利用対象路線	移送事業者
利用方法	利用券を移送事業者へ渡し、利用者負担として移送料の1割を市の請求に基づき支払う
所管課	地域福祉課

表 46 重度身体障がい者移動支援事業利用実績(令和5年度)

交付人数	利用枚数	移送事業者への支払額	交付人数1人当り助成額
20人	205枚	446,980円	22,349円

5-1-6 通学補助

○市之川、加茂、大保木及び桜樹地区に居住する小学校児童及び中・高生の遠距離通学費に対し補助金を支給している。通学補助の概要は以下のとおりである。

表 47 通学補助制度実績(令和5年度) ※所管課:学校教育課

交通手段	学校別	補助対象区間	補助金額
定期バス	小・中学校	自宅最寄停留所～学校最寄停留所	237,480円
	高校	自宅最寄停留所～常心、湯谷口停留所	0円
自転車	中学・高校	自宅から学校まで	20,000円
タクシー	小学校	自宅から学校まで	107,330円
合計			364,810円

5-2 バス事業者が実施している割引制度

5-2-1 エコとくキッズデー

○エコとくキッズデーの概要は以下のとおりである。

表 48 エコとくキッズデーの概要

項目	内容
利用対象者	大人(中学生以上)に同行する子ども(小学生以下)
割引内容	大人1名につき、子ども2名まで無料で乗車可能
利用対象路線	瀬戸内運輸(株)・せとうち周桑バス(株)の全路線(都市間高速バス、大三島松山特急線、新居浜松山特急線、横峰線を除く)
適用日	○土日祝(通年) ○夏休み期間(7/21～8/31) ○年末年始(12/25～1/7) ○春休み期間(3/25～4/7)

5-2-2 免許返納者割引制度

○免許返納者割引制度の概要は以下のとおりである。

表 49 免許返納者割引制度

項目	内容
利用対象者	「運転経歴証明書」を提示した本人
割引内容	路線バス片道普通運賃を5割引(端数は10円単位に切り上げ) ※支払いが現金の場合のみ
利用対象路線	瀬戸内運輸(株)・せとうち周桑バス(株)の全路線(都市間高速バス、大三島松山特急線、新居浜松山特急線、横峰線を除く)

6. 西条市の公共交通の方向性

6-1 前計画の進捗状況

6-1-1 事業内容・進捗状況

○前計画（計画期間：令和2年度～令和7年9月末）に示されている事業とその進捗状況は以下のとおりである。

表 50 前計画の事業進捗状況

事業名	事業内容	進捗状況
《目標1》 市域を網羅する交通ネットワークの形成		
周辺部と都市機能誘導区域間の移動利便性の向上	国庫補助路線の維持・改善	○地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー系統路線)の活用 《バス路線》 ○運行回数の変更(令和3年度) ○対象路線の見直し(令和5年度) 《デマンド型乗合タクシー》 ○バス路線廃止の代替路線及び交通空白地解消のため西条地域に導入(令和5年度本格運行)
	バス路線の再編(路線統合等効率化)	○バス路線見直しフロー図作成(令和2年度) ○西条市西部地域交通体系再編の検討について《報告》策定(令和5年度)
	デマンド型乗合タクシーの導入	○バス路線加茂線廃止に伴い加茂地区の区域拡大(令和2年度) ○西条地域デマンド型乗合タクシー実証運行開始(令和4年度) ○西条地域デマンド型乗合タクシー本格運行開始(令和5年度) ○東予地域、黒谷地区デマンド型乗合タクシー実証運行開始(令和6年度)
都市機能誘導区域間の移動利便性の向上	交通結節点となる JR 駅での予讃線と支線との接続の改善	○バスダイヤの改正(令和3年度) ○バス路線は、居住誘導区域間を結び利用が見込まれるバス路線へ再編し、他市等との移動利便性を考え、JR との接続を図る(令和5年度)
	地域内交通・幹線と支線の接続の改善	○バス路線は、居住誘導区域間を結び利用が見込まれるバス路線へ再編し、他市等との移動利便性を考え、地域間幹線バス路線や JR との接続を図る(令和5年度)
《目標2》 住民ニーズに対応した移動サービスの提供		
都市機能誘導区域内の移動利便性の向上	既存バス路線による主要施設間循環線の設定	○東予・丹原・小松地域の中心部等は、西部循環線(仮称)の新設を検討(令和5年度)
	新たな移動目的地への乗り入れ(バス路線ルート再編)	○バス路線のマルナカ水見店へ接続(令和3年度) ○居住誘導区域内・区域間を接続 ○人口密度の高い地域やバス乗降実績が多いポイントをつなぐルートとする ○市民アンケート調査結果に基づき目的地(病院・スーパー等)として多く挙がっているポイントに接続を検討(令和5年度)
通院・買物移動に対応したダイヤ編成	高齢者に対応した午前中のダイヤの充実	○高齢者アンケート調査結果に基づいて、バス路線及びデマンド型乗合タクシーのダイヤ設定を検討(令和5年度)
公共交通利用環境の整備	ICT を活用した情報提供・デマンド予約システム導入の研究	○事業者 AI オンデマンドシステム研究(令和4～6年度)
	MaaS・自動運転等の研究	○県実証運行「YODO MaaS」現地視察(愛媛県南予地域)(令和4年度) ○自動運転現地視察(茨城県境町、愛媛県伊予市)(令和5年度)
	バス停の点検と必要に応じた整備	○利用しやすい環境作りのためバス停の点検等を都度実施

事業名	事業内容	進捗状況
《目標3》 日常的な公共交通利用の促進		
通勤・通学利用の促進	通勤・通学時間に対応したダイヤの改善等	○市民アンケート調査結果から JR との接続を図るようバス路線のダイヤの検討(令和5年度)
免許返納者の利用促進	免許返納者への公共交通情報の提供	○管轄内警察署及び関係機関にデマンド型乗合タクシーの周知(令和4～6年度)
《目標4》 観光2次交通の充実		
観光客に対応した2次交通の充実	JR 予讃線と西之川線の接続の充実	○観光ツアーの販売(令和6年度)
	オレンジフェリーとその他の公共交通との連携の充実	○連絡バスを運行
外来者へのわかりやすい情報提供	JR 伊予西条駅・壬生川駅・伊予三芳駅でのバス情報の充実	○西条市地域公共交通マップを作成(令和2年度) ○バス停留所(JR 伊予西条駅、JR 壬生川駅側)にバス停表示を設置(令和3年度)
	JR 伊予西条駅での表示の多言語化	○実績なし
《目標5》 効率的なバス運行の実現		
バス運行の効率化	同一時間帯の路線重複の解消	○バス路線見直しフロー図作成(令和2年度) ○西条市西部地域交通体系再編の検討について《報告》策定(令和5年度)
	需要に応じた再編	○バス路線見直しフロー図作成(令和2年度) ○西条市西部地域交通体系再編の検討について《報告》策定(令和5年度)
競争を回避する路線・ダイヤの設定	JR、バス、タクシーの役割分担の明確化と連携	○路線バス、デマンド型乗合タクシー、タクシー、JR 等の公共交通機関を組み合わせ体系化することにより、地域の移動手段として、持続可能な交通体系の構築を図る(令和5年度)
	交通機関の間での競争回避	○路線バス、デマンド型乗合タクシー、タクシー、JR 等の公共交通機関を組み合わせ体系化することにより、地域の移動手段として、持続可能な交通体系を構築を図る(令和5年度)
《目標6》 行政負担の抑制		
サービス水準の適正化	各種助成制度の見直し・再構築	○「いきいきバス制度」の廃止(令和6年度)
	路線見直し基準の設定	○バス路線見直しフローの作成(令和2年度)
《目標7》 公共交通の担い手確保		
交通事業者と行政の連携による担い手確保	バス事業者、タクシー事業者、行政等が連携した求人活動等の実施	○就職フェア(高校生対象)への参加・案内
	ドライバー確保のための環境整備	○入社祝い金・転居費用補助(貸付)制度 ○バス車体を用いた求人広告 ○ラジオによる求人 CM の実施 等

6-1-2 数値目標の達成状況

○前計画の数値目標の達成状況は、以下のとおりである。

表 51 前計画の数値目標達成状況

評価指標	現況値(令和3年度)	目標値(令和7年度)	令和5年度実績
基本方針1：住みやすさを実感できる移動サービスの充実			
《目標1》市域を網羅する交通ネットワークの形成			
路線バス・デマンド型乗合タクシー・鉄道の年間利用者数(路線廃止があった場合は廃止路線の利用者数は除き比較を行う)	目標:公共交通の利用者数の向上 方法:年間利用者数の実績	1,197,116 人/年	1,282,411 人/年
	バス(地域間幹線系統補助路線)	271,351 人/年	290,818 人/年
	バス(地域内フィーダー系統補助路線)	15,392 人/年	16,908 人/年
	市内路線バス(フィーダー系統補助路線以外)	21,868 人/年	17,878 人/年
	バス(上記以外)	9,593 人/年	6,643 人/年
	鉄道(乗車人数)	878,555 人/年	947,940 人/年
	デマンド(加茂地区・丹原地域)	357 人/年	212 人/年
デマンド(西条地域)	-	2,012 人/年	
交通空白地の解消地区数(地区:概ね小学校区)	目標:交通空白地域の縮小 方法:区域運行導入地区数の実績	6 地区	12 地区
《目標2》住民ニーズに対応した移動サービスの提供			
市内バス路線の1便あたり輸送人員(1日平均)	目標:市内バス路線の1便(日平均)あたり輸送人員 方法:年間利用者数・運行回数・運行便数の実績	1.5 人/便	3.0 人/便
基本方針2：新たな需要の掘り起こしによる公共交通の利用促進			
《目標3》日常的な公共交通利用の促進			
市内バス路線の1日平均輸送人員と市内 JR 駅の1日平均乗車人員の合計(路線廃止があった場合は廃止路線の利用者数は除き比較を行う)	目標:通勤・通学及び免許返納者による公共交通利用者の維持 方法:市内バス路線1日平均輸送人員 + 市内 JR 駅1日平均乗車人員	2,509 人/日	2,685 人/日
《目標4》観光2次交通の充実			
西之川線の年間輸送人員	目標:西之川線の利用者数の向上 方法:年間利用者数の実績	11,396 人/年	12,223 人/年
基本方針3：持続可能な交通施策・運行体制の確立			
《目標5》効率的なバス運行の実現			
路線バス・デマンド型乗合タクシーの運行収支率	目標:運行収支率の向上 方法:運行収支の実績	バス:29.5% デマンド:11.6%	バス:27.9% デマンド:18.3%
	バス(地域間幹線系統補助路線)	35.8%	34.3%
	バス(地域内フィーダー系統補助路線)	15.1%	14.3%
	市内路線バス(フィーダー系統補助路線以外)	11.3%	8.8%
	バス:(上記以外)	35.2%	26.4%
	デマンド(加茂地区・丹原地域)	11.6%	10.2%
	デマンド(西条地域)	-	20.0%
【参考】 路線バス・デマンド型乗合タクシーの運行収支差	バス:△285,747 千円/年 デマンド:△1,220 千円/年		バス:△290,562 千円/年 デマンド:△4,964 千円/年
	バス(地域間幹線系統補助路線)	△181,495 千円/年	△186,692 千円/年
	バス(地域内フィーダー系統補助路線)	△43,070 千円/年	△45,495 千円/年
	市内路線バス(フィーダー系統補助路線以外)	△53,741 千円/年	△51,600 千円/年
	バス:(上記以外)	△7,441 千円/年	△6,775 千円/年
	デマンド(加茂地区・丹原地域)	△1,220 千円/年	△931 千円/年
	デマンド(西条地域)	-	△4,033 千円/年

《目標6》 行政負担の抑制				
西条市の公共交通関連負担額	目標:公的負担の抑制 方法:公的負担額の実績	140,531 千円/年	127,644 千円/年 (H30 年度) を現状維持	162,367 千円/年
	バス(地域間幹線系統補助路線)	49,691 千円/年		64,268 千円/年
	バス(地域内フィーダー系統補助路線)	19,222 千円/年		23,622 千円/年
	市内路線バス(地域内フィーダー系統補助路線以外)	49,972 千円/年		51,596 千円/年
	バス:(上記以外)	1,524 千円/年		1,388 千円/年
	デマンド(加茂地区・丹原地域)	1,220 千円/年		931 千円/年
	デマンド(西条地域)	-		4,033 千円/年
	高齢者移動助成制度	18,902 千円/年		16,529 千円/年
《目標7》 公共交通の担い手確保				
交通事業者のドライバー数	目標:公共交通の担い手の確保 方法:交通事業者のドライバー数	136 人	R3年度 より向上	124 人

表 52 西条市の公共交通関連負担額(令和5年度)

分類	内 容	金額(千円)	
公共交通		145,838	
	瀬戸内運輸(株)路線	76,026	
	せとうち周桑バス(株)路線	64,848	
	計	140,874	
	西条地域デマンド型乗合タクシー	4,033	
	加茂地区デマンド型乗合タクシー	560	
	丹原地域デマンド型乗合タクシー	371	
	計	4,964	
各種助成制度		22,043	
	高齢者 移動助成	高齢者路線バス利用者助成事業(いきいきバス制度)	5,917
		山間部交通不便地域移動助成	0
		高齢者タクシー利用助成	10,612
	計	16,529	
	障がい者等 移動助成	外出支援サービス	2,772
		重度障がい者(児)タクシー利用助成	1,930
		重度身体障がい者移動支援	447
	計	5,149	
	通学助成	遠距離通学費補助	365
合 計		167,881	

6-2 公共交通を取り巻く環境の変化

6-2-1 日常的な移動

- 本市の人口は減少傾向にあるが、高齢化率（65 歳以上）の上昇が予想されており、郊外部で高い割合を占めている地域が多くなっている。
- 施設の立地状況を見ると、主に市街地に買物先や通院施設が集中しており、郊外部と拠点間を結ぶネットワークの維持・充実が一層求められている。
- 更なる高齢化に伴う運転免許証の自主返納の増加により、運転免許自主返納後の高齢者の移動手段として、公共交通サービスの確保・維持が重要となる。

6-2-2 交通事業者

- バス、タクシーのドライバーはコロナ禍以前から高齢化しており、若手ドライバーの確保が急務となっているが、労働力人口の減少に伴い各業界が人手不足を抱えている中で、ドライバー確保は一層困難なものになっている。
- タクシーの供給不足に対応するため、都市部を中心に、「日本版ライドシェア」の導入が、タクシー事業者の管理下で自家用車や一般ドライバーによって、令和 6 年 4 月から開始されており、市内タクシー事業者においても導入されている。これにより地域交通の担い手や移動の足の不足に対応するものと期待されている。
- バス事業者では、ドライバー不足に対応するため、収益性の低い路線の縮小・廃止等の再編を行っている。

6-2-3 政策・制度

(1)自動運転

- 新たな自動車の概念として CASE が提唱され、自動車業界はその方向に動き出している。これは車両とインターネットの接続により様々なデータをやりとりする C(Connected:コネクテッド)、自動運転の A(Autonomous:自動運転)、車の所有からシェアへの転換を示す S(Shared & Services)、自動車の電動化を表す E(Electric:電動化)ならなる造語であり、これらの技術革新が進みつつある。
- 自動運転については、一定のエリアや特定のルート上でドライバーなしで操作が可能なレベル 4 の実証運行が各地で行われている。
- ドライバー不足対策として、車両のコントロールを全てシステムが行う完全自動運転レベル 5 の実用化が期待されている。

(2)AI デマンド

- デマンド交通の利便性の向上と効率化を目的として、AI 技術を活用した AI デマンド交通サービスの導入が各地で進められている。
- AI によるリアルタイムな配車を可能とする AI デマンドの導入による、デマンド交通の効率化・利便性の向上が期待されている。

(3)MaaS

- 多様な交通サービスをネット上で一元化する MaaS (Mobility as a Service) が注目を浴び、各地でその実証実験も行われている。

-
- 地域の複数の交通サービスを利用者の移動ニーズに対応して、組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上、地域の課題解決の手段として期待されている。

(4)公共ライドシェアと日本版ライドシェア

- バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、市町村や NPO 法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送を「公共ライドシェア」と呼んでおり、「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」の2つがある。
- 令和6年4月からタクシー事業者の管理のもとで自家用車や一般ドライバーを活用した運送サービス「日本版ライドシェア」が解禁された。これはコロナ禍によりタクシードライバーの大幅な離職が進んだことや、訪日外国人の増加に伴うタクシー需要の拡大に対し供給が追いつかないことなどを背景に、都市部や観光地を中心にタクシーの台数不足を一般ドライバーが補うものである。

(5)共創・MaaS 実証プロジェクト

- 交通を地域の暮らしと一体的に捉え、地域の多様な関係者が連携・協働した取り組みを通して地域公共交通の維持・活性化を図る国土交通省の事業であり、「共創モデル実証運行事業」と「モビリティ人材育成事業」がある。
- 公共交通を単に交通分野の問題としてだけ捉えるのではなく、他の分野の多様な移動サービスとの連携により新たなビジネス機会の創出や地域課題の解決につなげていく取り組みとなっており、組み合わせによっては様々な可能性が生まれてくるものと期待されている。

6-3 現状の問題点と課題

6-3-1 利用者の視点

(1)利便性の高い交通手段の確保・充実

- 一般的に地方におけるバスや JR の利用の中心は高校生であることが多いが、令和6年度実施した高校生のアンケートでは、バスや JR に対し、本数の少なさとバス運賃の高さを指摘する声が聞かれた。このように、本市では高校が比較的 JR 駅に近い立地であることなどから、通学でバスを利用している生徒は非常に少ない状況である。
- 高齢者の免許返納が進まない理由のひとつとして、自由に動ける交通手段が無いことへの不安がある。また、高齢者が求めるのは身体的な負担の少ない自宅近くまで来てくれるドア・ツー・ドアのタクシー型サービスである。
- これらのことを勘案すると、昼間の通院・買物目的の高齢者を中心とした移動や、高校生の放課後移動等に対応できる利便性の高い移動手段の確保が重要となる。具体的には現在各地域で展開しているデマンド型乗合タクシーの拡充などにより、市民の移動ニーズに応じた公共交通サービスの検討が課題となる。

(2)公共交通利用への支援

- 一般的にバスの定期券の方が JR の定期券よりも高く、通勤・通学の時間帯に利用しやすい運行が少ないため、バスよりも JR を利用する傾向がある。また、日常的に自動車や自転車などでの移動が多く、公共交通を利用する機会が少ないため、バスの乗り方教室の開催等により公共交通の利用のハードルを低くすることも必要となる。

-
- バスについては、利用が見込める路線への再編などによる利用者の増加により、運賃収入など収益が少し増えていくことで、バス路線維持のための市補助金額の負担が減少するとともに、バス事業者の安定的な経営につながるが見込まれるが、今後、バス利用者の増加につなげる新たな支援策について検討が必要である。

6-3-2 交通事業者の視点

(1) 深刻なドライバー不足への対応

- バス・タクシー業界ではこれまでも慢性的にドライバー不足が生じていたが、コロナ禍により一層ドライバー不足に拍車がかかった。これらを解決するためには官民一体となった交通事業者のドライバー確保施策を積極的に展開するとともに、「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」の導入による一般ドライバー確保等を検討していく必要がある。

(2) 新たな事業展開による需要の拡大

- コロナ禍を経てタクシー事業も夜間の営業が大幅に縮小し、ドライバー不足も重なって経営不振に陥ることが懸念されるが、タクシーの特徴であるドア・ツー・ドア型サービスと予約に応じて運行するデマンド型のサービスは効率と利便性を備えており、この強みを活用すれば様々なサービス展開の可能性がある。
- 移動サービスに関する多様なニーズは潜在化しており、それらの需要を把握し対応することができれば経営の改善にもつながることから、国補助金等も活用し新たな事業展開の可能性を探っていくことが重要となる。

6-3-3 自治体の視点

(1) 運行の効率化による財政支出の抑制

- コロナ禍によるバス事業の経営悪化等により、近年公共交通への支出が増加傾向にある。公共交通の中には利用の少ないものもあり、費用対効果という観点からも運行の効率化を図っていく必要がある。そのためには利用の少ないバス路線の減便や廃止の検討、より効率的な運行方法への移行等に積極的に取り組んでいく必要がある。
- 本市では前述のように公共交通利用者への多様な支援があるが、その内容について全体的な見直しを図り、持続可能な支援が行えるよう検討することが望まれる。

(2) 移動需要の掘り起こしとデマンド型乗合タクシー(よりそいタクシー)の利用促進

- 行政が行う医療・福祉の分野においては、高齢者や障がい者の方々の移動について多くの課題を抱えている。具体的には付き添いをしてくれる身近な移動サービスや、地域内のサロンやイベントに参加するための短距離移動に対応した移動サービスの確保等が挙げられる。
- そのためには、利用目的にあった使い方や利用方法を積極的にPRし、利用促進を図っていく必要がある。

7. 将来像、基本方針、目標と具体的な事業

7-1 将来像と基本方針

7-1-1 将来像

○公共交通網の維持により、移動手段が確保され、市民の生活を支える持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、西条市地域公共交通計画の将来像を、以下のように設定する。

《将来像》 **みんなで支える、未来につなぐ持続可能な公共交通**

7-1-2 基本方針・目標・事業

基本方針1:まちづくりと連携した公共交通体系の構築

《目標①》 地域の特性に応じた公共交通体系の構築

事業 1-1 周辺部や居住誘導区域と都市機能誘導区域の移動利便性向上

《目標②》 交通ネットワークの形成

事業 2-1 公共交通の役割分担と連携

基本方針2:持続可能な公共交通

《目標③》 公共交通の担い手の確保

事業 3-1 官民連携した公共交通の担い手の確保

《目標④》 交通 DX 化・GX 化の推進

事業 4-1 新技術や制度の運用の検討

事業 4-2 利便性向上の検討

基本方針3:くらしを支える公共交通

《目標⑤》 みんなで「乗って守る」意識の醸成

事業 5-1 通勤・通学者、免許返納者等への広報活動

《目標⑥》 地域の多様な主体との協働・連携による公共交通の構築

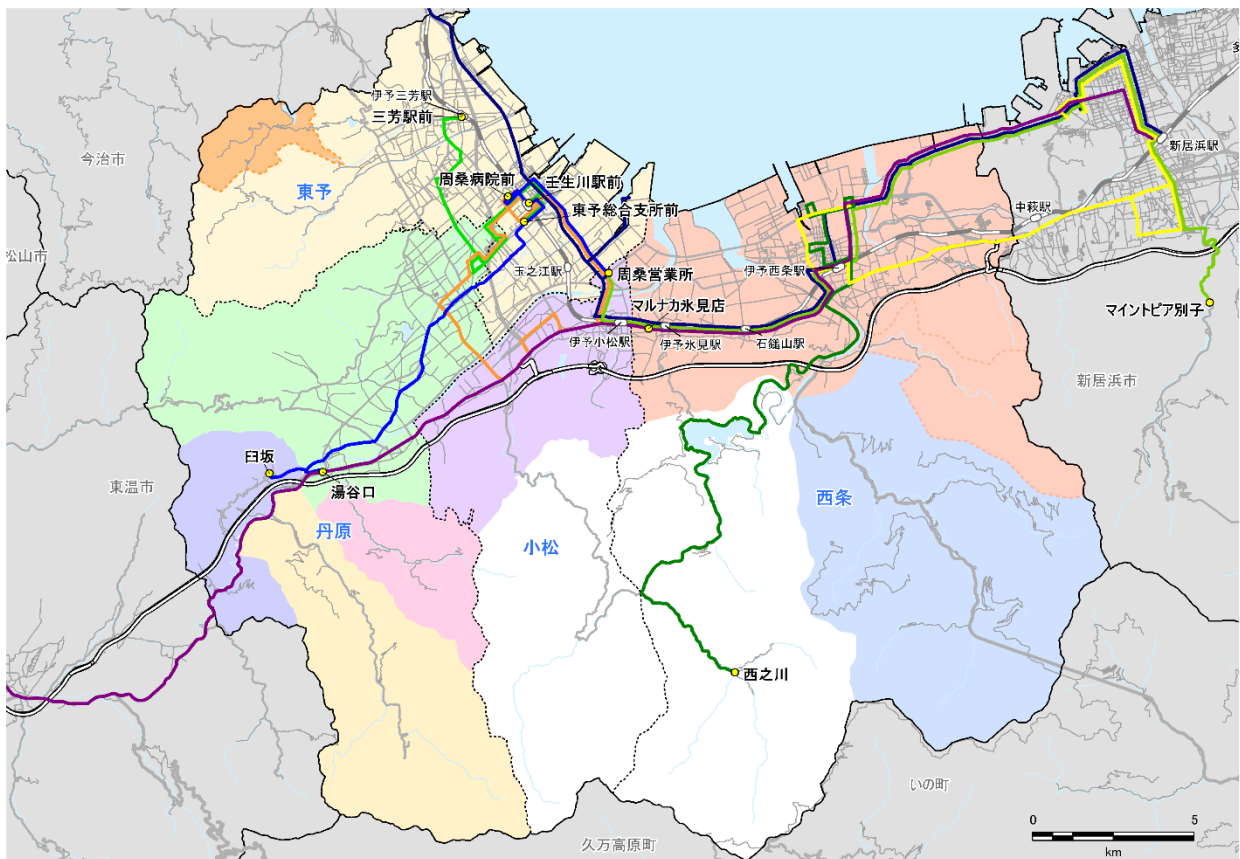
事業 6-1 地域の関係者と勉強会等の実施

7-1-3 地域公共交通確保維持改善事業

(1)西条市の公共交通ネットワークと国庫補助路線

- 令和8年3月末までに以下の再編を予定しており、瀬戸内運輸(株)の3路線3系統は地域間幹線系統補助路線、西之川線2系統及び西条地域デマンド型乗合タクシーは地域内フィーダー系統補助路線のほか、新たに地域内フィーダー系統補助路線を追加し、これらを国庫補助路線として位置付ける。
- 利用状況によっては、路線再編や改善を行う。

図 46 再編後の路線と地域内フィーダー系統補助路線(令和8年4月時点)



せとうち周桑バス(株)

- 三芳線
- 壬生川線
- 西部循環線(国庫補助路線：地域内フィーダー系統補助)

瀬戸内運輸(株)

- 周桑～マイントピア線(国庫補助路線：地域間幹線系統補助)
- 新居浜～西条線(国庫補助路線：地域間幹線系統補助)
- 今治～新居浜線(国庫補助路線：地域間幹線系統補助)
- 西之川線(国庫補助路線：地域内フィーダー系統補助)

瀬戸内運輸(株)・伊予鉄バス(株)

- 新居浜～松山線(特急)

デマンド型乗合タクシー(よりそいタクシー)運行区域

- 西条地域(国庫補助路線：地域内フィーダー系統補助)
- 加茂地区
- 東予地域(国庫補助路線：地域内フィーダー系統補助)
- 黒谷地区(国庫補助路線：地域内フィーダー系統補助)
- 丹原地域
- 桜樹地区(保井野方面)
- 桜樹地区(楠窪方面)
- 桜樹地区(千原・臼坂方面)
- 小松地域(国庫補助路線：地域内フィーダー系統補助)

表 53 新たな地域内フィーダー系統補助対象路線一覧(令和 7 年 10 月時点)

路線 No	路線名	運行区域・系統	路線の役割	運行日	運行回数 (回/日)	運行開始 時期	運行 事業者
1	東予地域 デマンド型 乗合タクシー	東予地域 (黒谷地区を除く)	東予地域から地域内の 中心市街地への移動を 担う	月・木	4	R6.10	(有)東豫タクシー 常盤タクシー(株)
2	黒谷地区 デマンド型 乗合タクシー	東予地域	黒谷地区から東予地域 中心市街地への移動を 担う	火	2	R6.10	
3	小松地域 デマンド型 乗合タクシー	小松地域 (石鎚地区を除く)	小松地域から地域内の 中心市街地への移動を 担う(地域外に乗降ポイ ント設置)	火・金	4	R7.10 (実証運行)	(有)小松タクシー
4	西部循環線 (仮称)	小松総合支所前～西条市 民病院～周ちゃん広場～ 周桑病院～壬生川駅～周 桑営業所入口～小松総合 支所前	東予地域・丹原地域・ 小松地域間の移動を担 う	毎日	右回り 5 左回り 5	R7.10	せとうち 周桑バス(株)

※循環系統の運行回数は、1 循環を 1 回とする。

(2) 国庫補助の必要性

◆今治～新居浜線(地域間幹線系統補助・車両購入費補助)

- この路線は今治営業所と新居浜駅を結ぶ広域幹線であり、本市と今治市、本市と新居浜市を結ぶ日常的な移動手段である。令和 2 年度から令和 4 年度にかけてコロナ禍による影響を受けて利用者が大幅に減少しており、令和 5 年度においてもコロナ禍前の水準に戻っていない。
- 運行の効率化や利用促進に努めていく一方で、系統距離が長く運行経費や欠損額も大きいため、路線維持には沿線自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、国庫補助路線として維持していく必要がある。

◆周桑～マイントピア線(地域間幹線系統補助・車両購入費補助)

- この路線は周桑営業所とマイントピア別子を結ぶ広域路線であり、本市と新居浜市を結ぶ生活路線である。この路線もコロナ禍による影響で利用者が減少しており、現在もコロナ禍前の利用者を確保できていない。
- 運行の効率化や利用促進に努めていく一方で、系統距離が比較的長く運行経費や欠損額も大きいため、路線維持には沿線自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、国庫補助路線として維持していく必要がある。

◆新居浜～西条線(地域間幹線系統補助・車両購入費補助)

- この路線は済生会西条病院と新居浜西バスターミナル間を国道 11 号線経由で結ぶ路線で、本市の大町地区や飯岡地区内を運行する唯一の路線となっている。この路線もコロナ禍により大幅に利用者が減少した路線であり、令和 5 年度においてもコロナ禍前の水準に戻っていない。
- 運行の効率化や利用促進に努めていく一方で、路線維持には沿線自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、国庫補助路線として維持していく必要がある。

◆西之川線(地域内フィーダー系統補助・車両購入費補助)

- 大保木地区と中心部を結ぶ地域内フィーダー系統で、大保木地区からの買物や通院等の日常的な移動手段として利用されているほか、石鎚山登山のための観光路線ともなっている。
- 生活交通としての機能が強くコロナ禍の影響はあまり受けていないが、大保木地区の人口減少や石鎚山登山客の伸び悩みがある中で、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、国庫補助路線として維持していく必要がある。

◆西条地域デマンド型乗合タクシー(地域内フィーダー系統補助)

- この路線は令和4年10月に、それまで運行していた瀬戸内運輸(株)の禎瑞オレンジ線の代替交通として導入されたが、令和7年10月に運行区域に市之川地区を追加する。
- これにより西条地域内の交通空白地を解消し、中心市街地への通院・買物を担う重要な路線となっているが、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、国庫補助路線として維持していく必要がある。

◆東予地域デマンド型乗合タクシー(地域内フィーダー系統補助)

- この路線は令和6年10月から三芳線(路線定期運行)の運行ルート再編と同時に、東予地域(黒谷地区を除く)を運行範囲として運行を開始した。概ね1年間の実証運行を行ったのち、利用状況等を勘案して本格運行に移行する。
- これにより東予地域内の交通空白地域が解消され、周辺部から東予地域の中心市街地への通院・買物等の移動を担う重要な路線として機能しているが、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、国庫補助路線として維持していく必要がある。

◆黒谷地区デマンド型乗合タクシー(地域内フィーダー系統補助)

- この路線は令和6年10月から三芳線(路線定期運行)の運行ルート再編と同時に、東予地域を運行範囲として実証運行を開始した。概ね1年間の実証運行を行ったのち、利用状況等を勘案して本格運行に移行する。
- これにより東予地域内の交通空白地域が解消され、周辺部から東予地域の中心市街地への通院・買物等の移動を担う重要な路線として機能しているが、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、国庫補助路線として維持していく必要がある。

◆小松地域デマンド型乗合タクシー(地域内フィーダー系統補助)

- 令和7年10月の湯谷口線廃止に伴い、小松地域(石鎚地区を除く)を運行範囲とするデマンド型乗合タクシーの運行とし、概ね1年間の実証運行を行ったのち、利用状況等を勘案して本格運行に移行する。
- この路線は湯谷口線の代替交通となるほか、大郷等の小松地域内の交通空白地域を解消し、小松地域内(一部西条地域及び東予地域を含む)の通院・買物利便性を高める役割を担うが、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、国庫補助路線として維持していく必要がある。

◆西部循環線(仮称)(地域内フィーダー系統補助・車両購入費補助)

- 令和7年10月の湯谷口線廃止等を受けて、小松地域と東予地域・丹原地域を結ぶ西部循環線(路線定期運行)を新設する。
- この路線の新設によって、今までバスが利用できなかった地域に新たな移動手段が生まれ、また小松地域、東予地域、丹原地域の中心市街地間を運行することで通院・買物の利便性向上に大きな役割を果たすと期待されるが、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、国庫補助路線として維持していく必要がある。

7-2 施策の体系と具体的な事業

7-2-1 施策の体系

○施策の体系は以下のとおりである。

表 54 施策の体系

西条市の課題				
①地域の特性に応じた効率的かつ利便性の高い交通ネットワークの形成 ②持続可能な公共交通の実現に向けた交通事業者の安定的な運営と収支改善 ③公共交通の存続のための市民の関心と認知の向上				
《将来像》 みんなで支える、未来につなぐ持続可能な公共交通				
目標	事業 No	事業名	内容	評価指標
基本方針 1：まちづくりと連携した公共交通体系の構築				
《目標 1》 地域の特性に応じた公共交通体系の構築	1-1	周辺部や居住誘導区域と都市機能誘導区域の移動利便性向上	国庫補助路線の維持・改善	①路線バス・デマンド型乗合タクシー・鉄道の年間利用者数
			都市機能誘導区域を中心とした公共交通体系の構築	
《目標 2》 交通ネットワークの形成	2-1	公共交通の役割分担と連携	運行ダイヤの設定と交通結節点への接続改善	②市内バス路線の1便(1日平均)当たりの輸送人員 ③路線バス・デマンド型乗合タクシーの運行収支率 ④西条市の公共交通関連負担額
基本方針 2：持続可能な公共交通				
《目標 3》 公共交通の担い手の確保	3-1	官民連携した公共交通の担い手の確保	交通事業者と行政等が連携した求人活動等の実施	⑤交通事業者のドライバー数
			ドライバー確保のための環境整備	
《目標 4》 交通 DX 化・GX 化の推進	4-1	新技術や制度の運用の検討	AI オンデマンド交通の導入の検討	⑥検討会の実施回数(累計)
	4-2		ライドシェア等の新制度運用の検討	
		利便性向上の検討	キャッシュレス決済の導入 公共交通情報取得の簡易化	
基本方針 3：くらしを支える公共交通				
《目標 5》 みんなで「乗って守る」意識の醸成	5-1	通勤・通学者、免許返納者等への広報活動	交通環境学習の実施	⑦交通環境学習の実施回数(累計)
			公共交通情報の提供	⑧公共交通情報の啓発回数(累計)
《目標 6》 地域の多様な主体との協働・連携による公共交通の構築	6-1	地域の関係者と勉強会等の実施	地域の方と情報共有や人材育成の場を設ける	⑨勉強会等の実施回数(累計)

基本方針1:まちづくりと連携した公共交通体系の構築

《目標1》地域の特性に応じた公共交通体系の構築

◆事業 1-1 周辺部や居住誘導区域と都市機能誘導区域の移動利便性向上

(1)国庫補助路線の維持・改善

- 地域間を結ぶ幹線等については、これまでと同様に「地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）」等の補助制度を有効に活用しながら、維持・改善を図っていく。
- 幹線と接続する支線（フィーダー系統）についても、「地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）」を活用しながら、維持・改善を図っていく。

(2)都市機能誘導区域を中心とした公共交通体系の構築

- 医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を拠点に誘導することにより、市民にこれらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう、鉄道やバス路線、デマンド型乗合タクシーとの接続を図る。

《目標2》交通ネットワークの形成

◆事業 2-1 公共交通の役割分担と連携

(1)運行ダイヤの設定と交通結節点への接続改善

- 鉄道、路線バス、デマンド型乗合タクシー、タクシー等との公共交通機関を組みあわせ体系化し、交通結節点で相互の乗り入れがスムーズになるようにダイヤ等を改善し、移動利便性を高める。
- デマンド型乗合タクシーについては、運行実績に基づき、利用需要を把握しながら、必要に応じて運行の内容を見直す。

基本方針2:持続可能な公共交通

《目標3》公共交通の担い手の確保

◆事業 3-1 官民連携した公共交通の担い手の確保

(1)交通事業者と行政等が連携した求人活動等の実施

- 交通事業者における担い手不足は年々深刻となっている。市民の移動手段維持のためにも、担い手の確保に向けて官民が連携し取組みを行う。

(2)ドライバー確保のための環境整備

- ドライバーを確保するため、若年層の採用につながる雇用条件、職場環境整備などが求められることから、より一層の環境整備・改善に努めるとともに、採用した若年層の人材がドライバーとして定着するよう、行政の雇用促進への支援策等の必要性を検討する。

《目標4》交通 DX 化・GX 化の推進

◆事業 4-1 新技術や制度の運用の検討

(1)AI オンデマンド交通の導入の検討

- 現在、デマンド型乗合タクシーは、予約受付から配車、運行経路の決定まで、各タクシー事業者が担っている。運行にあたって限られた資源を有効活用し、市民の一人でも多くの方の移動ニーズへの対応が必要である。また、本市は、ICT を活用し、地域のだれもがつながり、安全・安心に、豊かで快適な生活を送ることができるまちづくりを進めている。

○これらを踏まえ、デマンド型乗合タクシーの利便性向上のため、予約システムの導入等について検討し、運行の効率化を図る。

(2)ライドシェア等の新制度運用の検討

○地域住民や来訪者が移動したいときに利用できない「交通空白」の解消に向けて、「地域の足」及び「観光の足」対策として、ライドシェア等の新制度の運用を検討する。

◆事業 4-2 利便性向上の検討

(1)キャッシュレス決済の導入

○キャッシュレス決済による運賃支払の時間短縮、効率的な運行及び観光需要の喚起を図るため、キャッシュレス決済システムの導入の必要性を検討する。

(2)公共交通情報取得の簡易化

○公共交通に関する情報提供の充実を図るために、アプリなどで各公共交通機関の運行状況や運行経路等が確認できるような一元的な運行情報の提供を検討する。

基本方針3:くらしを支える公共交通

《目標5》みんなで「乗って守る」意識の醸成

◆事業 5-1 通勤・通学者、免許返納者等への広報活動

(1)交通環境学習の実施

○市民の公共交通の利用促進に向けて、市民意識の醸成に取り組むため、通勤・通学者、免許返納者など地域公共交通の利用意向が高い方に対し、「バスの乗り方」教室などの実施やSNSを活用した啓発活動を行う。

(2)公共交通情報の提供

○交通事業者の運行状況や運行経路等は各交通事業者のホームページ等で周知されているが、住民がまとまった情報を確認できる環境はなく、公共交通の利用方法や経路等を把握していないため、利用をしたことがない方が多いのが現状である。まずは、市内にどのような公共交通機関があるか、経路や接続ダイヤなどの情報を提供することで、利用したことがない方への利用促進を図る。

《目標6》地域の多様な主体との協働・連携による公共交通の構築

◆事業 6-1 地域の関係者と勉強会等の実施

(1)地域の方と情報共有や人材育成の場を設ける

○公共交通はまちづくりと密接な関係にあり、行政のみならず、地域住民や企業、団体等の地域の多様な主体と協働・連携による地域の実情に応じた公共交通を構築するため、公共交通の課題点、目指すべき将来像を自分事として捉える人材の育成を図る。

8. 実施スケジュールと計画の評価・検証

8-1 実施スケジュール

○本計画に記載した事業の実実施スケジュールは以下のとおりである。

表 55 西条市地域公共交通計画実施スケジュール

事業No	事業名	内容	事業実施主体				実施スケジュール				
			市	協議会 (関係団体)	交通 事業者	住民	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度
基本方針1：まちづくりと連携した公共交通体系の構築											
1-1	周辺部や居住誘導区域と都市機能誘導区域の移動利便性向上	国庫補助路線の維持・改善	○	○	○		← 随時実施 →				
		都市機能誘導区域を中心とした公共交通体系の構築	○	○	○		← 随時実施 →				
2-1	公共交通の役割分担と連携	運行ダイヤの設定と交通結節点への接続改善	○	○	○		← 随時実施 →				
基本方針2：持続可能な公共交通											
3-1	官民連携した公共交通の担い手の確保	交通事業者と行政等が連携した求人活動等の実施	○	○	○		← 随時実施 →				
		ドライバー確保のための環境整備			○		← 随時実施 →				
4-1	新技術や制度の運用の検討	AI オンデマンド交通の導入の検討	○	○	○		← 随時実施 →				
		ライドシェア等の新制度運用の検討	○	○	○		← 随時実施 →				
4-2	利便性向上の検討	キャッシュレス決済の導入	○	○	○		← 随時実施 →				
		公共交通情報取得の簡易化	○	○	○		← 随時実施 →				
基本方針3：暮らしを支える公共交通											
5-1	通勤・通学者、免許返納者等への広報活動	交通環境学習の実施	○	○	○	○	← 随時実施 →				
		公共交通情報の提供	○	○	○	○	← 随時実施 →				
6-1	地域の関係者と勉強会等の実施	地域の方と情報共有や人材育成の場を設ける	○	○	○	○	← 随時実施 →				

8-2 計画の目標と評価指標

○本計画の評価指標を、以下のように設定する。

表 56 計画の目標と評価指標

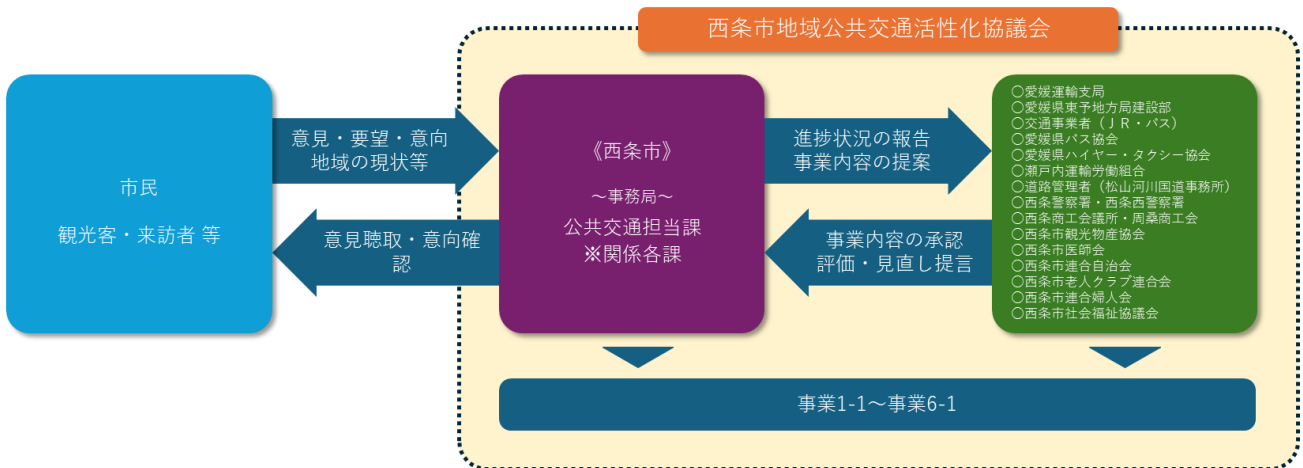
目標	評価指標		
	評価指標項目	現状値 (R5 年度)	目標値 (R11 年度)
基本方針 1：まちづくりと連携した公共交通体系の構築			
《目標 1》 地域の特性に応じた公共交通体系の構築	①路線バス・デマンド型乗合タクシー・鉄道の年間利用者数	① 1,282,411 人/年	令和 5 年度より向上
	バス	332,247 人/年	
	鉄道	947,940 人/年	
	デマンド型乗合タクシー	2,224 人/年	
《目標 2》 交通ネットワークの形成	②市内バス路線の1便(1日平均)当たりの輸送人員	② 1.6 人/便	3.0人/便
	③路線バス・デマンド型乗合タクシーの運行収支率	③ バス:27.9% デマンド:18.3%	令和 5 年度より向上
	④西条市の公共交通関連負担額	④ 162,367 千円/年	127,644 千円/年 (H30 年度) を現状維持
	バス	140,874 千円/年	
	デマンド型乗合タクシー	4,964 千円/年	
高齢者移動助成制度	16,529 千円/年		
基本方針 2：持続可能な公共交通			
《目標 3》 公共交通の担い手の確保	⑤交通事業者のドライバー数	⑤ 124 人	令和 5 年度より向上
《目標 4》 交通 DX 化・GX 化の推進	⑥検討会の実施回数(累計)	⑥ 0回	5回以上
基本方針 3：くらしを支える公共交通			
《目標 5》 みんなで「乗って守る」意識の醸成	⑦交通環境学習の実施回数(累計)	⑦ 0 回	5回以上
	⑧公共交通情報の啓発回数(累計)	⑧ 0 回	10 回以上
《目標 6》 地域の多様な主体との協働・連携による公共交通の構築	⑨勉強会等の実施回数(累計)	⑨ 0 回	5回以上

8-3 計画の推進体制と事業進捗状況の評価検証

8-3-1 計画の推進体制

- 本計画の推進については市、交通事業者、関連する各種団体、住民等が連携し、西条市地域公共交通活性化協議会で合意形成を図りながら行っていく。
- 事業の進捗状況の把握については西条市地域公共交通活性化協議会の事務局である西条市公共交通担当課が行い、評価指標を算出して活性化協議会に報告する。

図 47 計画の推進体制



8-3-2 事業の評価と見直しのサイクル

- 西条市地域公共交通活性化協議会を毎年開催し、具体的な事業計画やダイヤ調整等についての承認を得るとともに、利用促進等の取り組み状況や評価指標の数値を報告する。
- 西条市地域公共交通活性化協議会では事業の進捗状況や評価指標の達成状況の報告を受け、計画期間の3年目に計画全体の中間評価、最終年に最終評価を行う。最終評価は次期計画に反映させる。
- 社会環境の変化や事業の進捗状況によっては、当初想定していた事業の見直し等について協議し、必要に応じて事業内容等を変更する。

図 48 事業進捗状況の評価と見直しのサイクル

計画期間			見直しのサイクル				次期計画
			PLAN	DO	CHECK	ACT	
初年度	2025年 (令和7年)	- 10月		事業実施 ↓	評価指標確認	対策・改善	各種調査 ↓ 次期計画 策定 ↓ 次期計画 初年度
2年目	2026年 (令和8年)	4月 10月		事業実施 ↓	評価指標確認	対策・改善	
3年目 《中間評価》	2027年 (令和9年)	4月 10月		事業実施 ↓	中間評価	必要に応じ見直し	
4年目	2028年 (令和10年)	4月 10月	見直し計画	事業実施 ↓	評価指標確認	対策・改善	
5年目 《最終評価》	2029年 (令和11年)	4月 10月	次期計画策定	事業実施	最終評価	次期計画への反映	
次期計画 初年度	2030年 (令和12年)	4月 10月		事業実施 ↓			